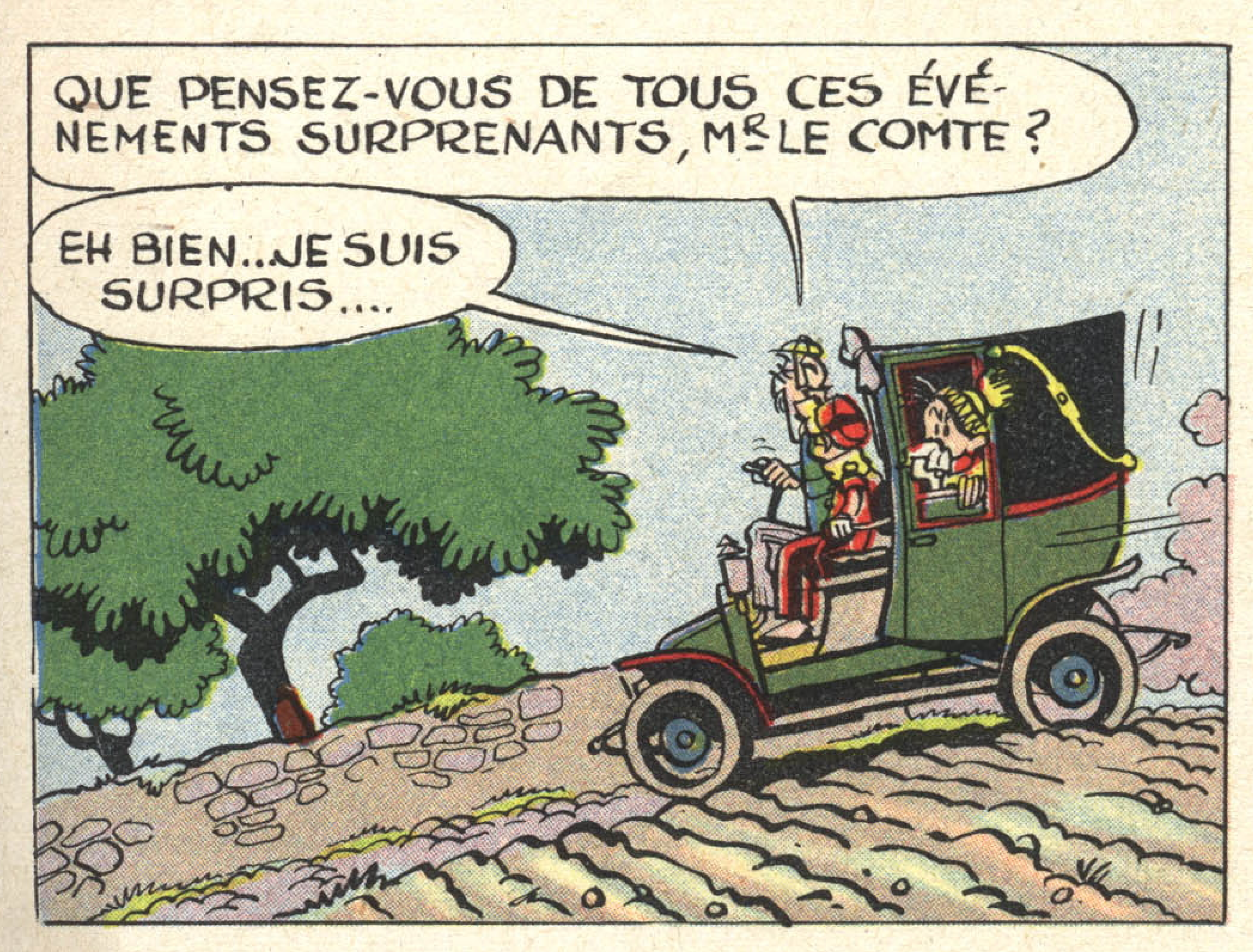
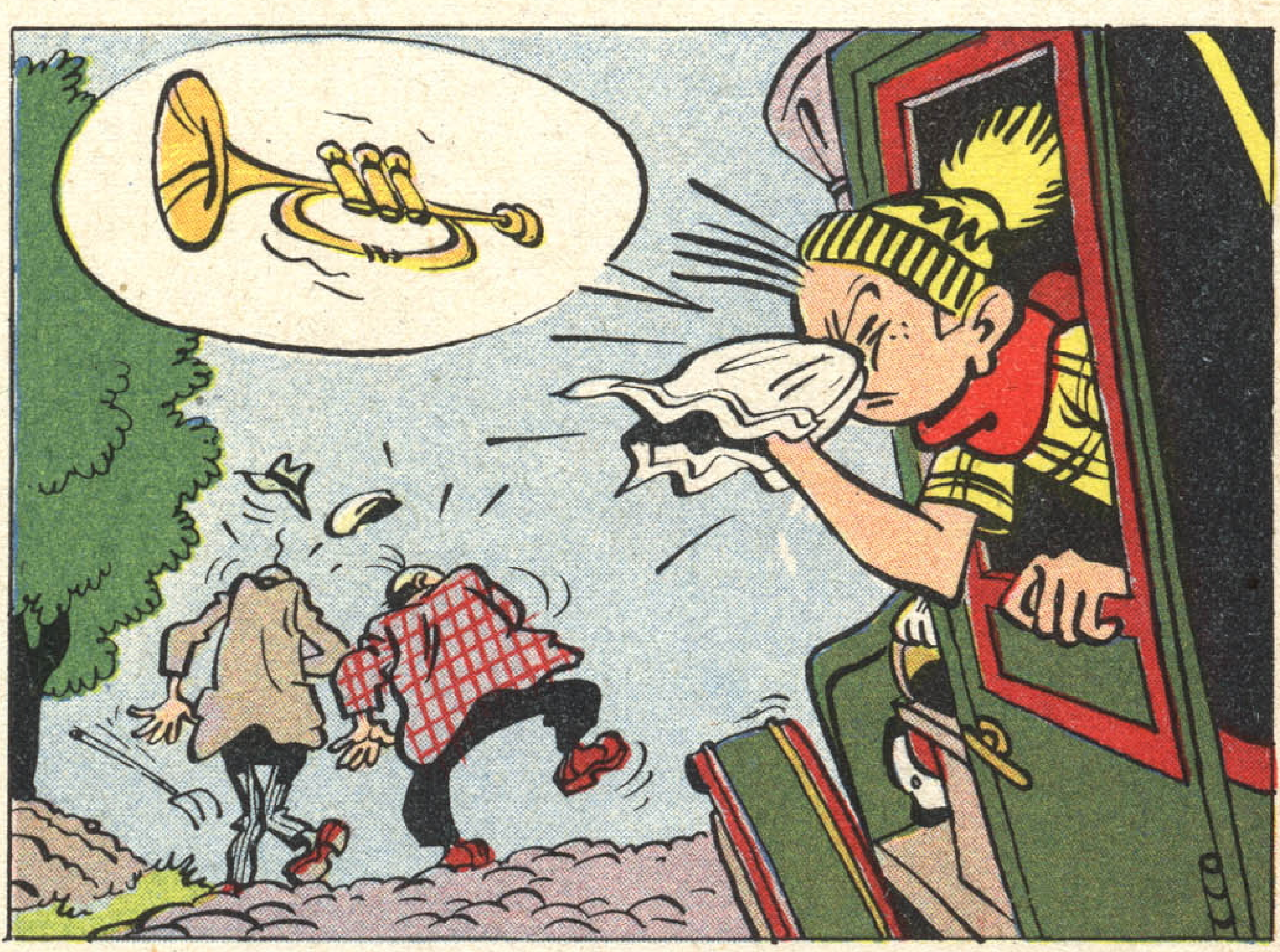


SPIROU

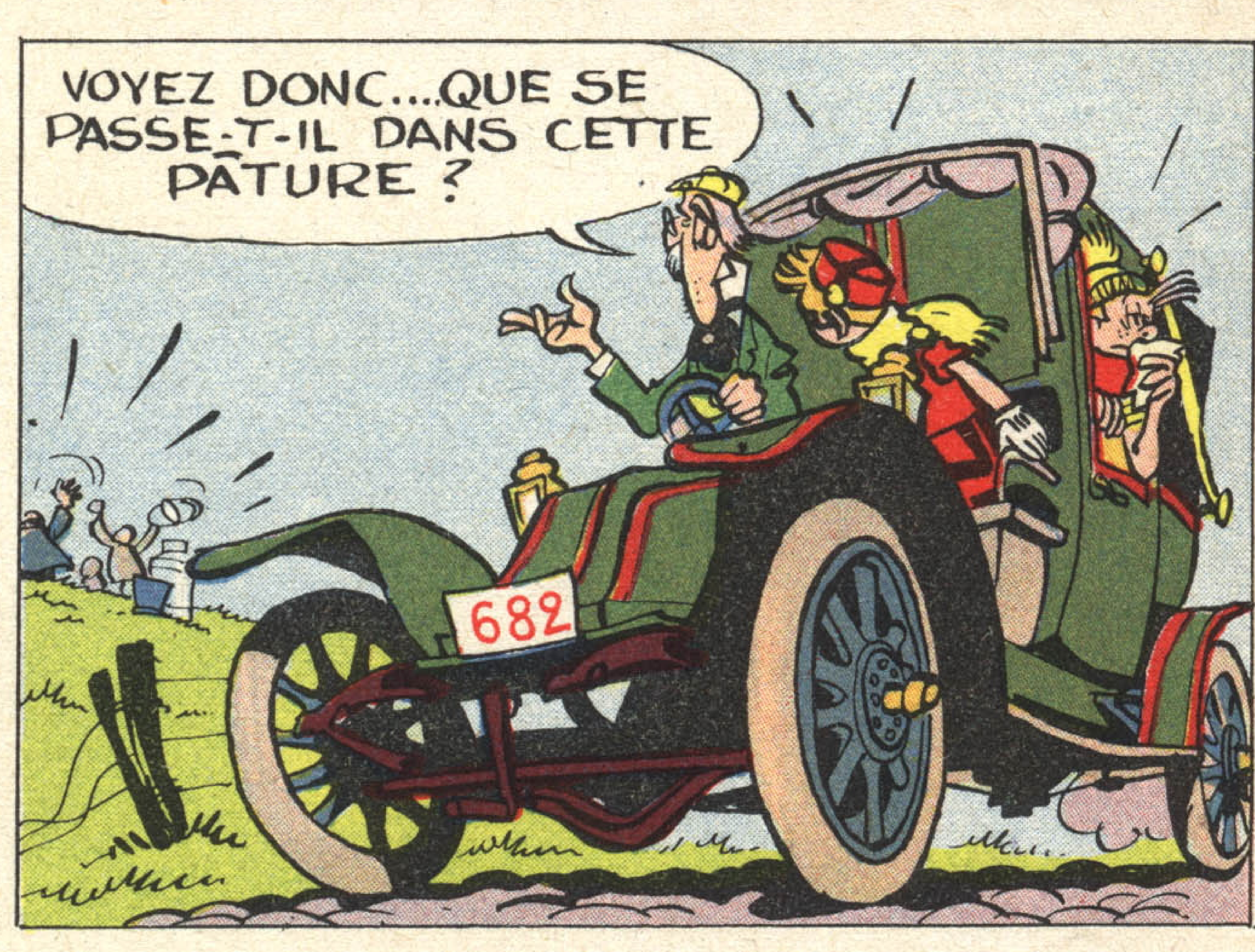
PUBLICATION HEBDOMADAIRE

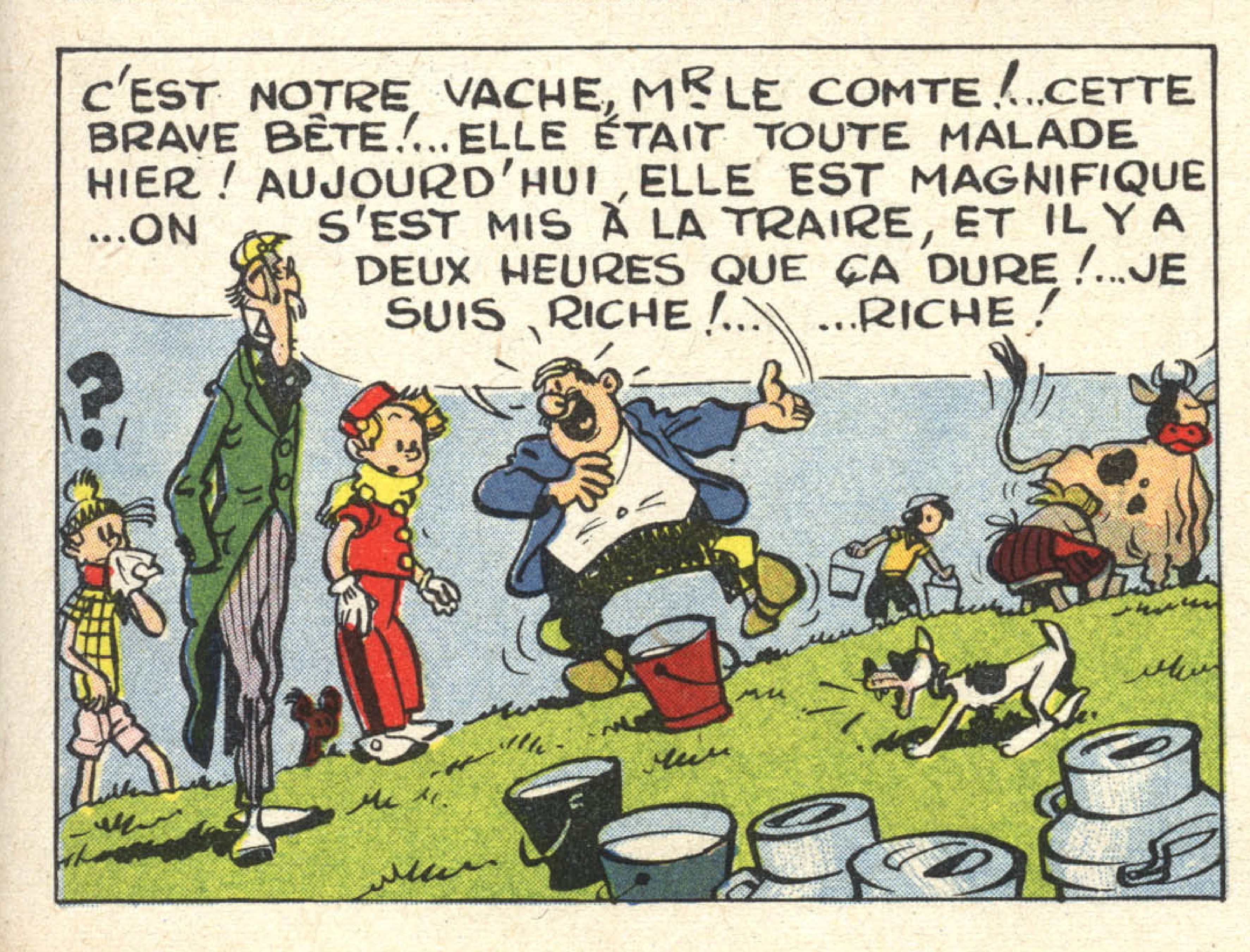
13e ANNEE. — N° 658. — 23 NOVEMBRE 1950. — 24 PAGES.

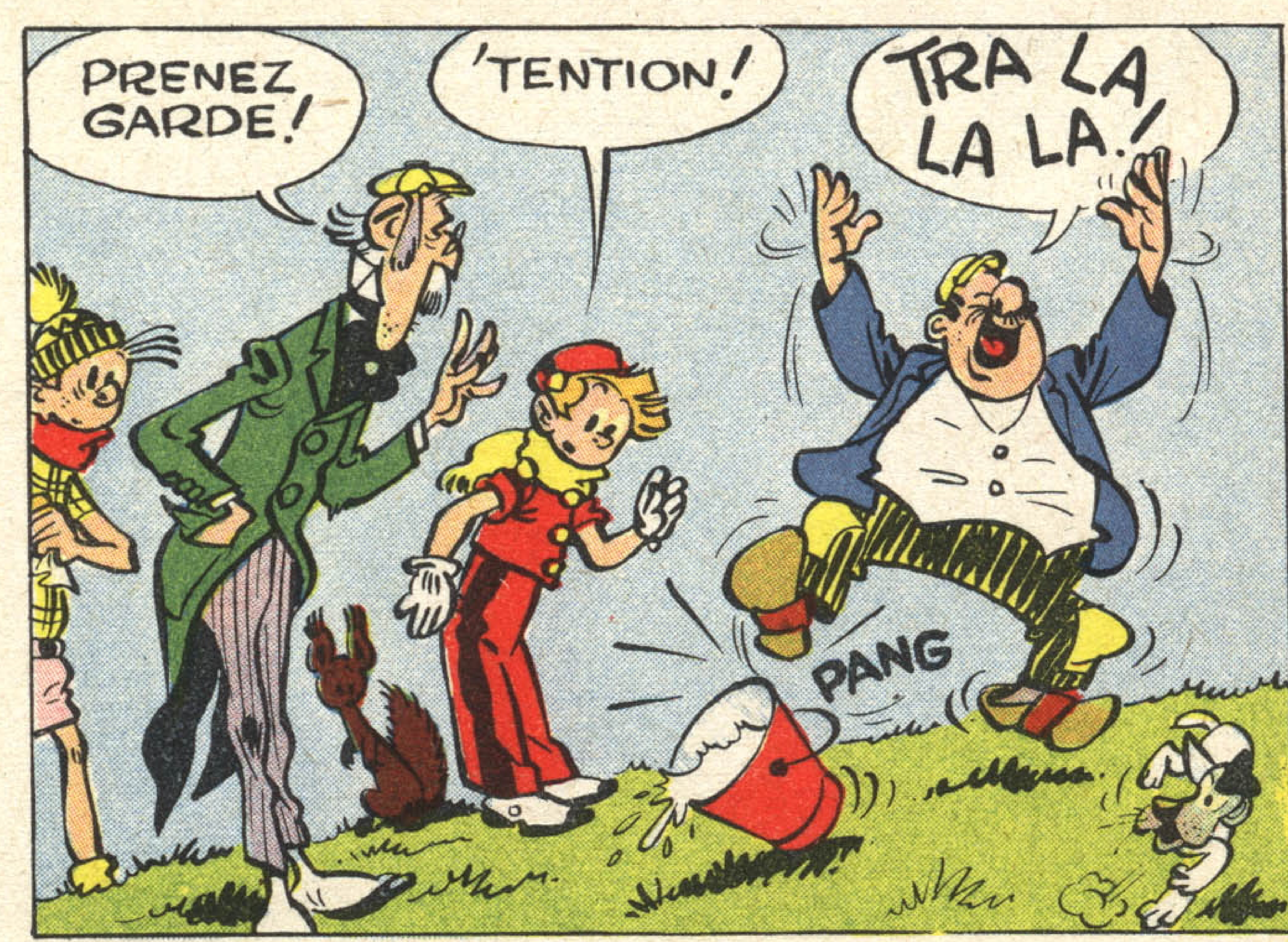


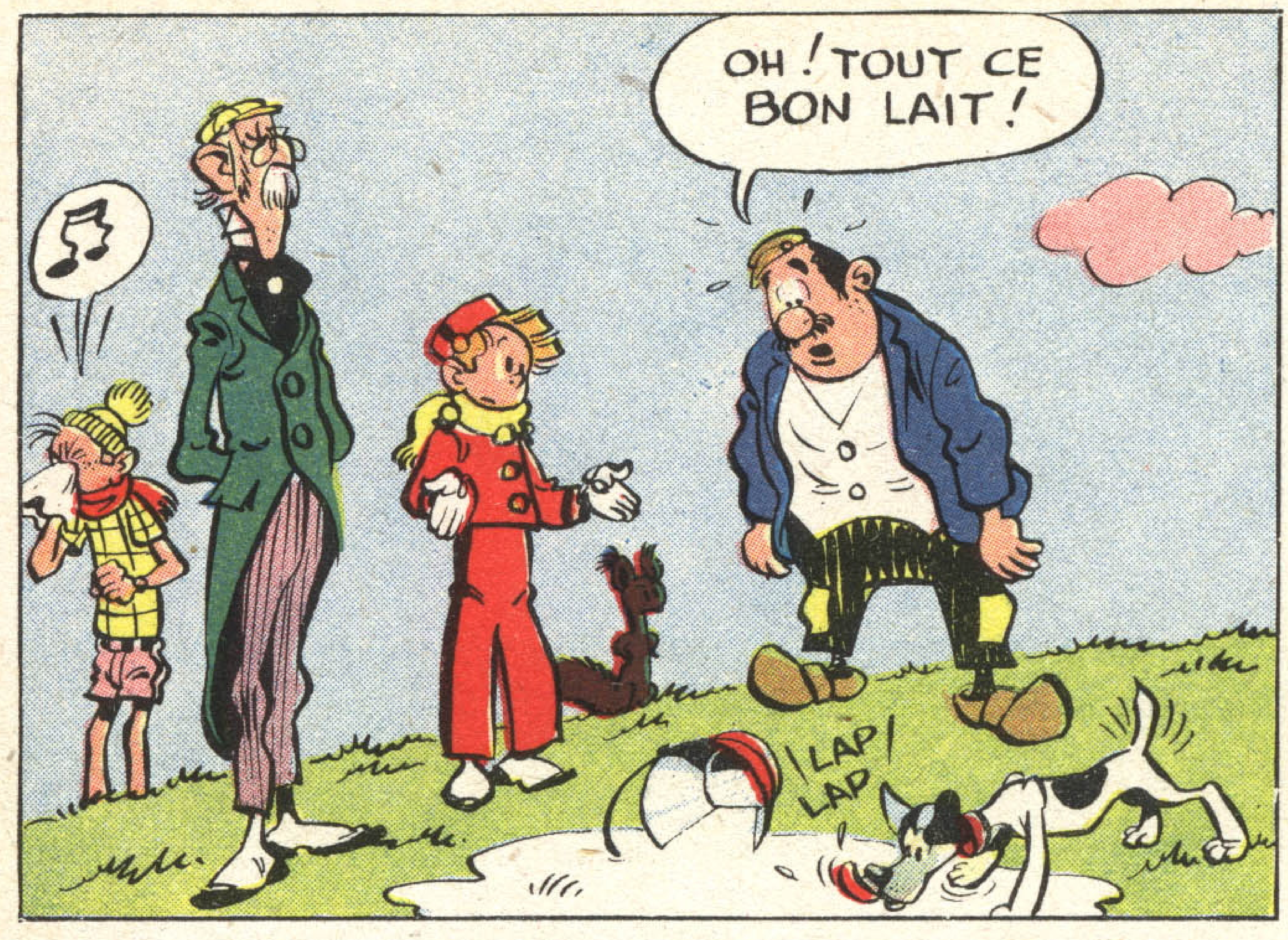


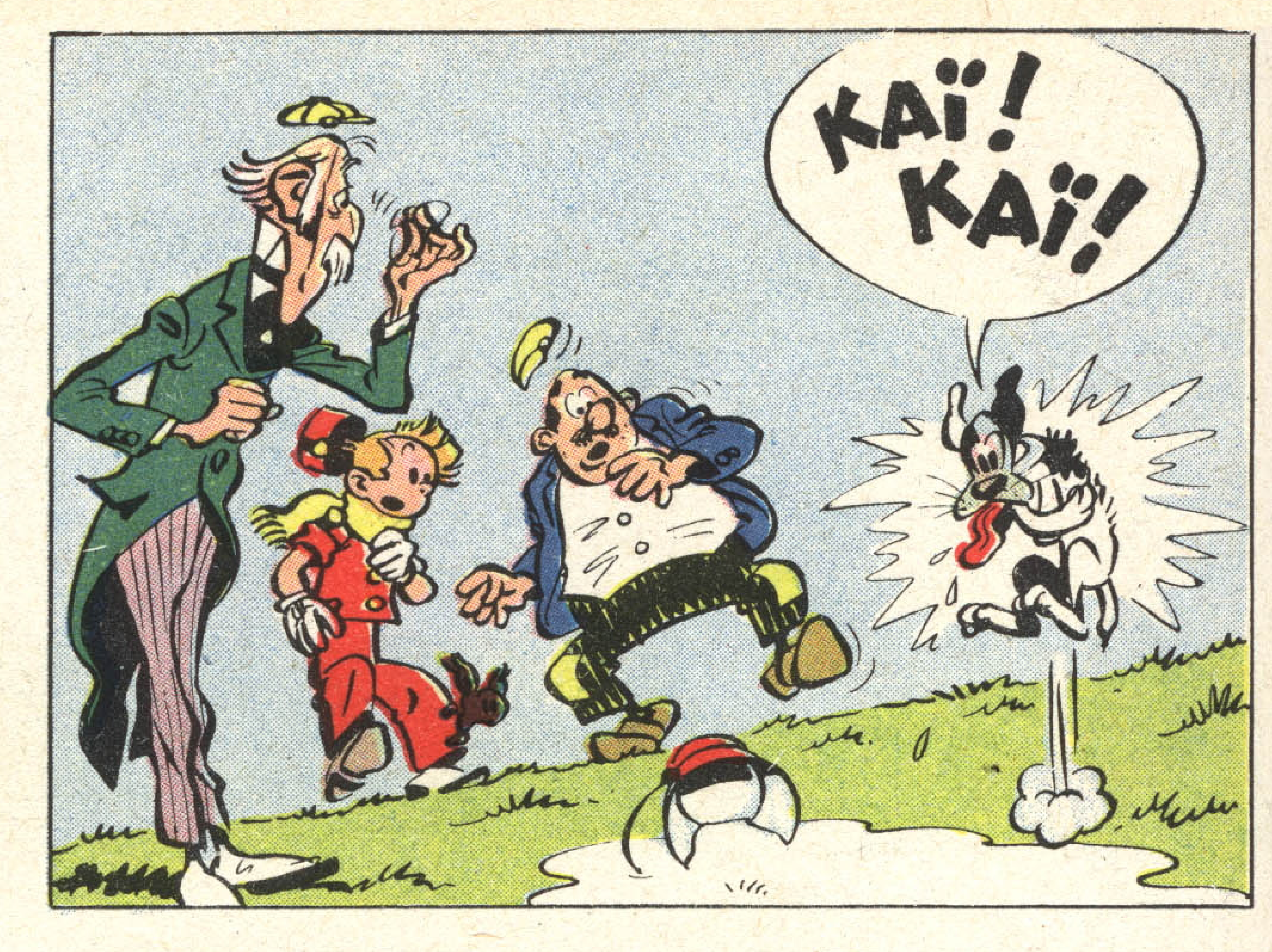


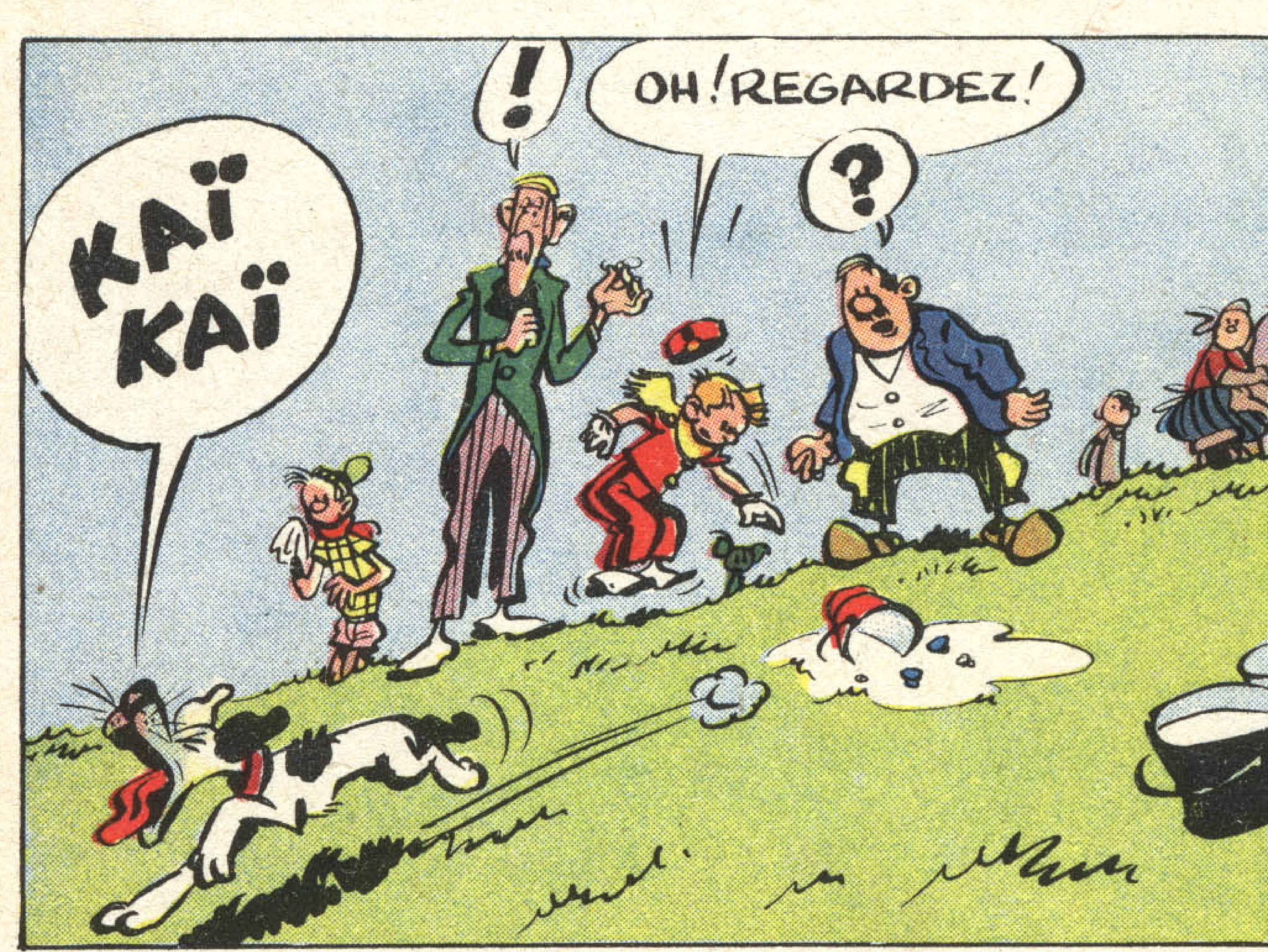


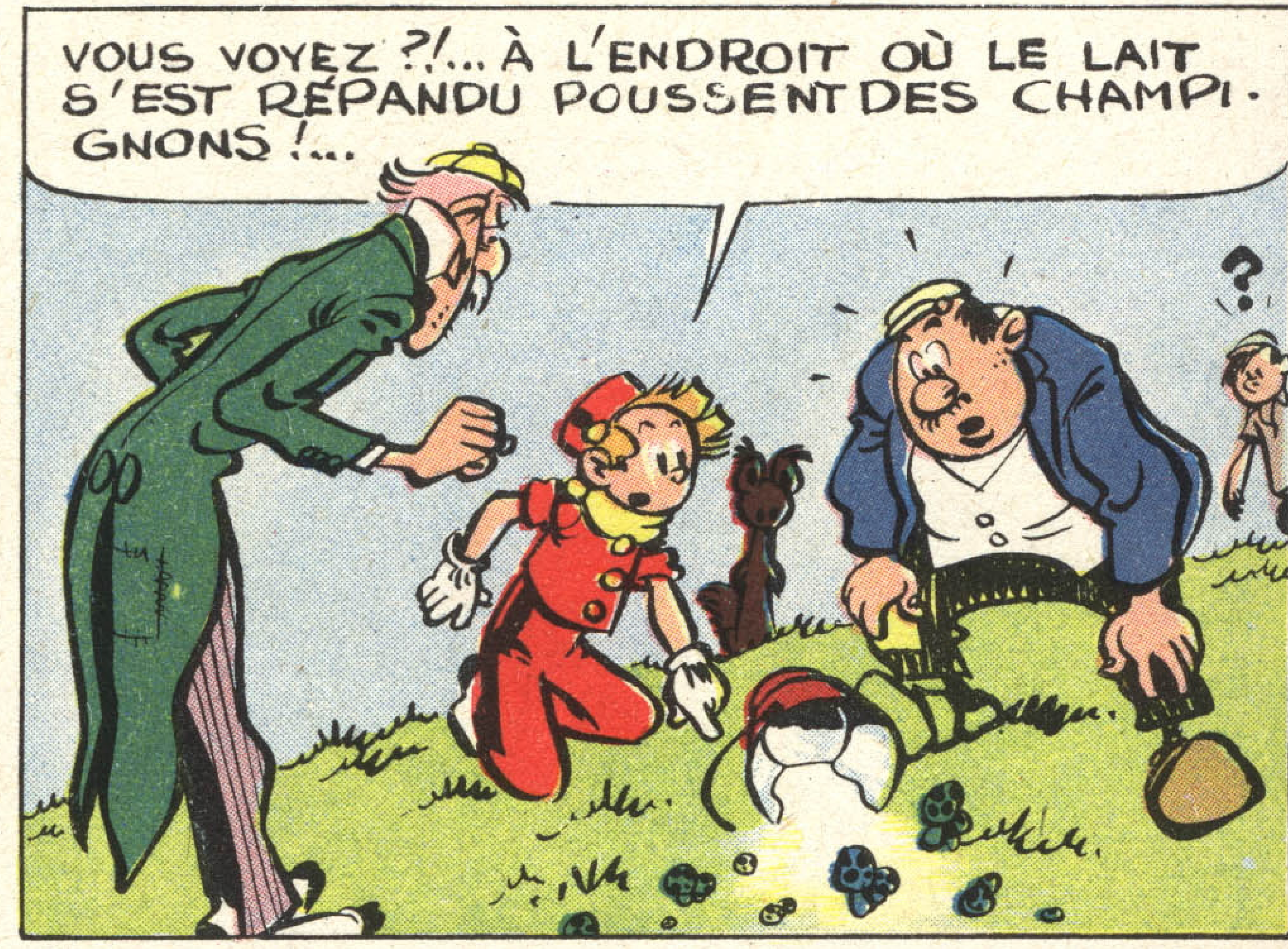


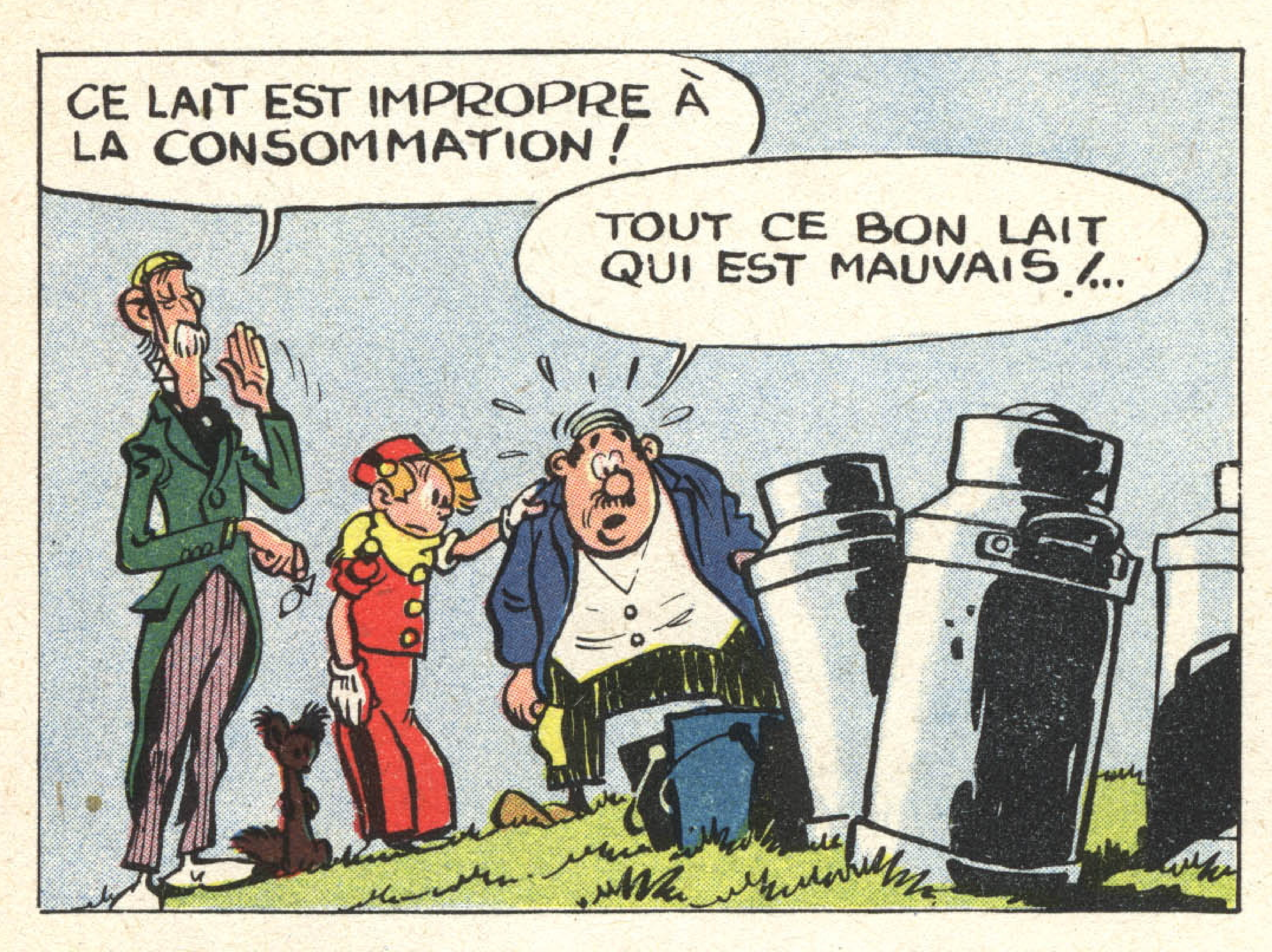


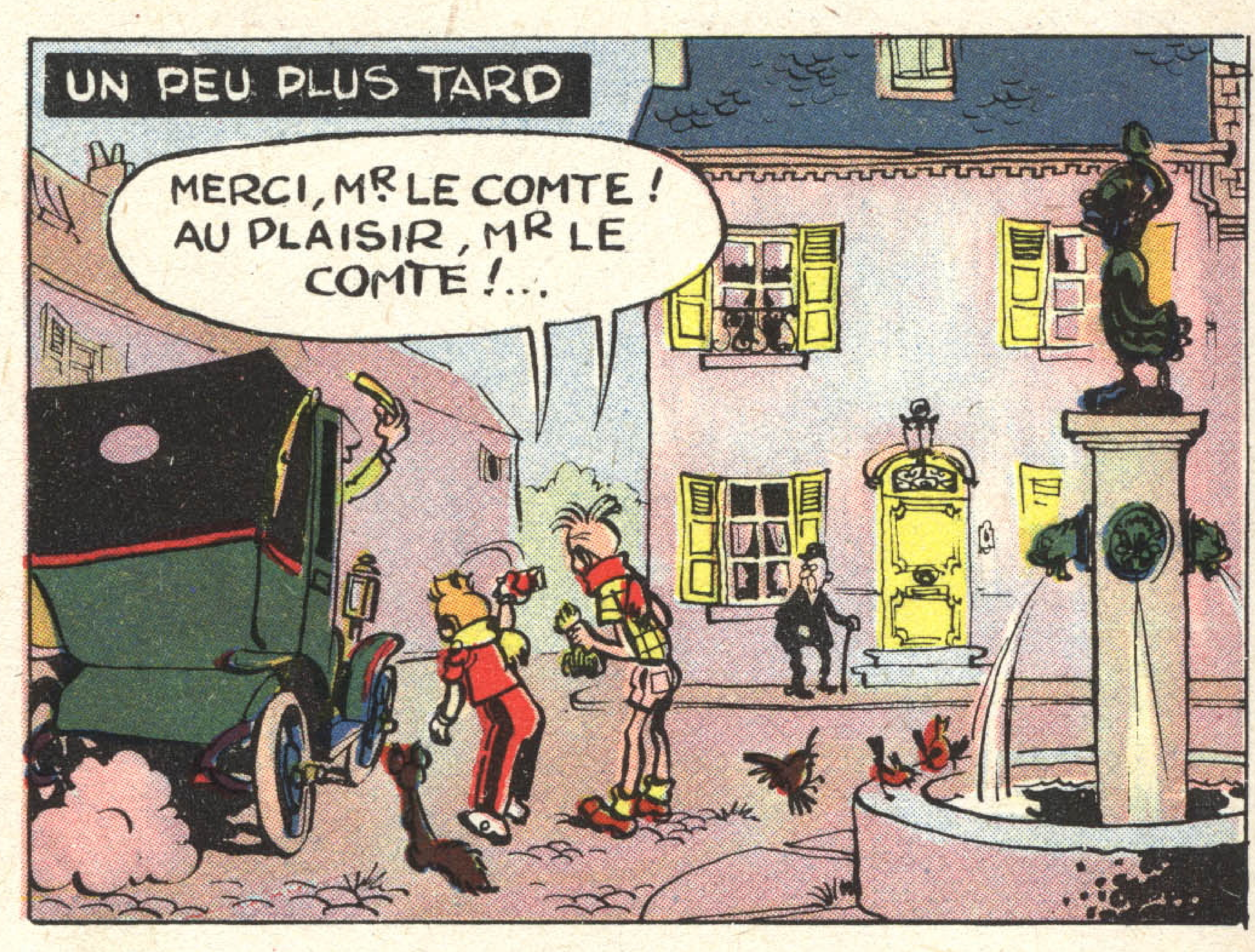

OH ! TOUT CE BON LAIT !
LAP ! LAP

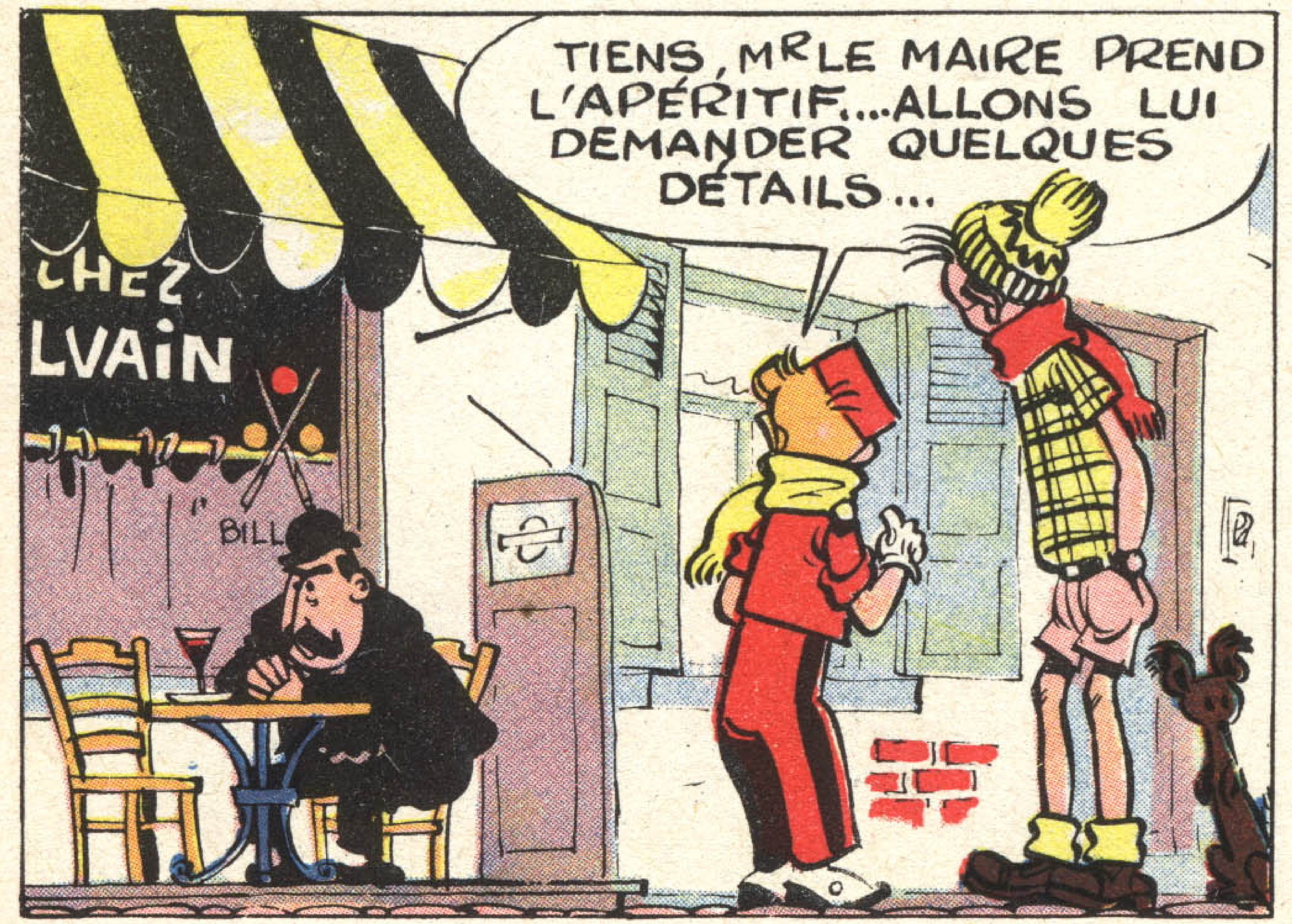

KAÏ ! KAÏ !

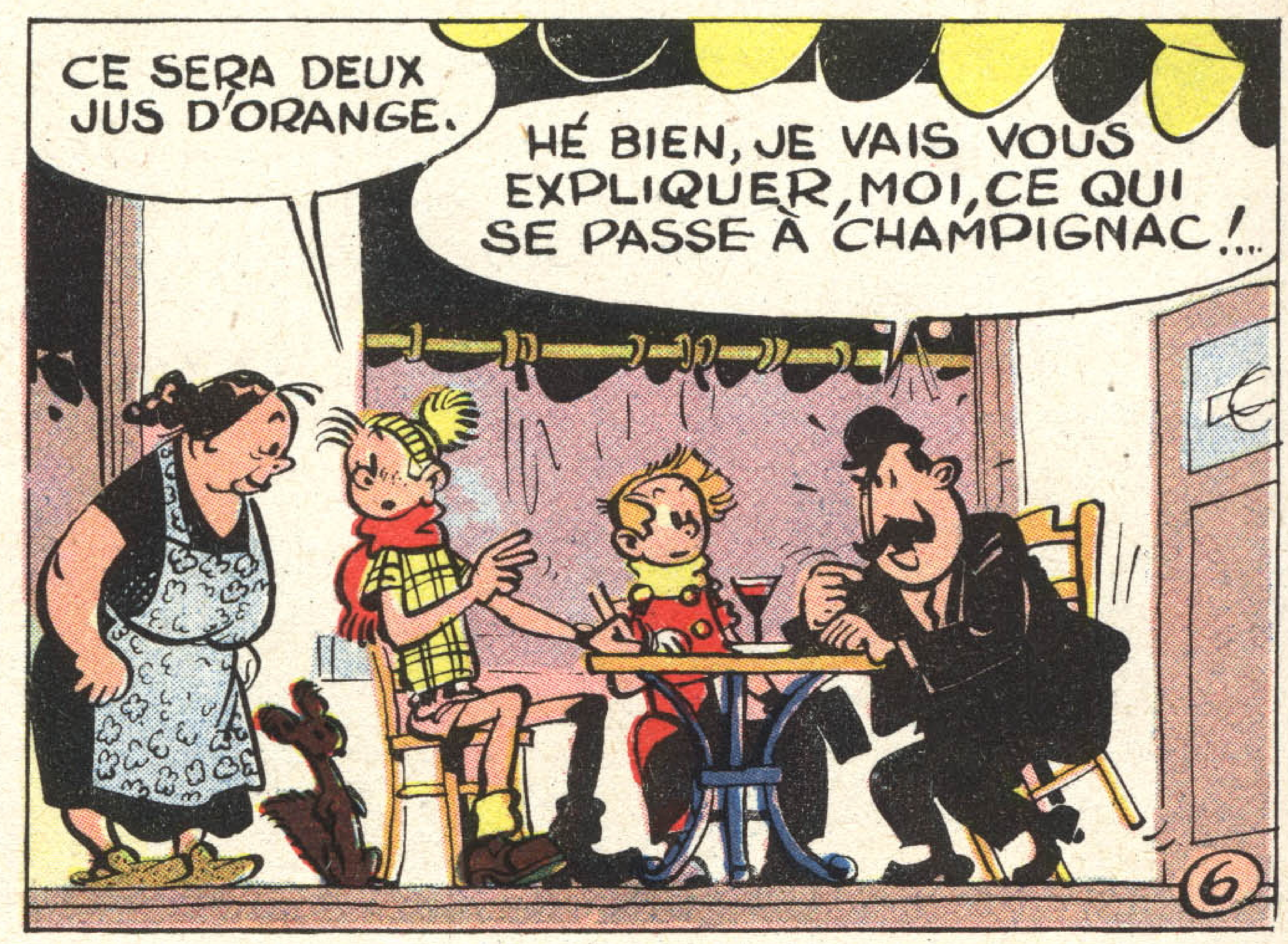

KAÏ KAÏ
!
OH ! REGARDEZ !
?


VOUS VOYEZ ?!... À L'ENDROIT OÙ LE LAIT S'EST RÉPANDU POUSSENT DES CHAMPIGNONS !...
?


CE LAIT EST IMPROPRE À LA CONSOMMATION !
TOUT CE BON LAIT QUI EST MAUVAIS !...


UN PEU PLUS TARD
MERCI, Mr LE COMTE ! AU PLAISIR, Mr LE COMTE !...


TIENS, Mr LE MAIRE PREND L'APÉRITIF... ALLONS LUI DEMANDER QUELQUES DÉTAILS...
CHEZ
LVAIN


CE SERA DEUX JUS D'ORANGE.
HÉ BIEN, JE VAIS VOUS EXPLIQUER, MOI, CE QUI SE PASSE À CHAMPIGNAC !...

Mon ami Albert vient de revenir d'un long voyage en Asie.

Il m'a raconté ses aventures, et voici un extrait de ses récits :

« Figure-toi que je me promenais le long d'une rivière, aux Indes, accompagné de mon guide indigène, quand tout à coup je vois venir vers moi un caïman.

» Il s'arrête à quelques mètres de moi et me montre une cigarette qu'il tient dans son museau, en me demandant : " Pardon, Monsieur, voudriez-vous me donner du feu ? " Inutile de te dire que j'étais extrêmement stupéfait. Sans même répondre au caïman, je me retourne vers mon guide et je lui dis : " C'est extraordinaire ! Un caïman qui fume la cigarette ! "

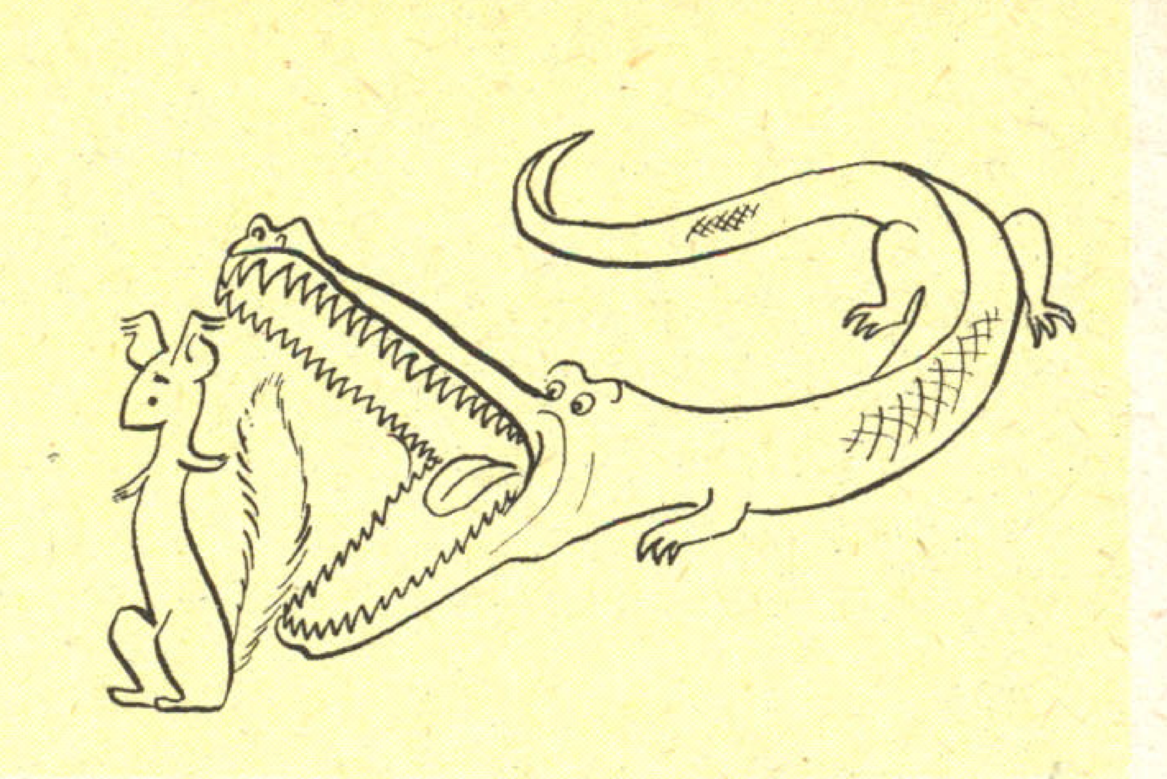
» Mon guide, aussi étonné que moi, de s'exclamer : " Incroyable ! Inouï ! Et surtout, ajoute-t-il, que d'ordinaire il ne fume que la pipe ! »

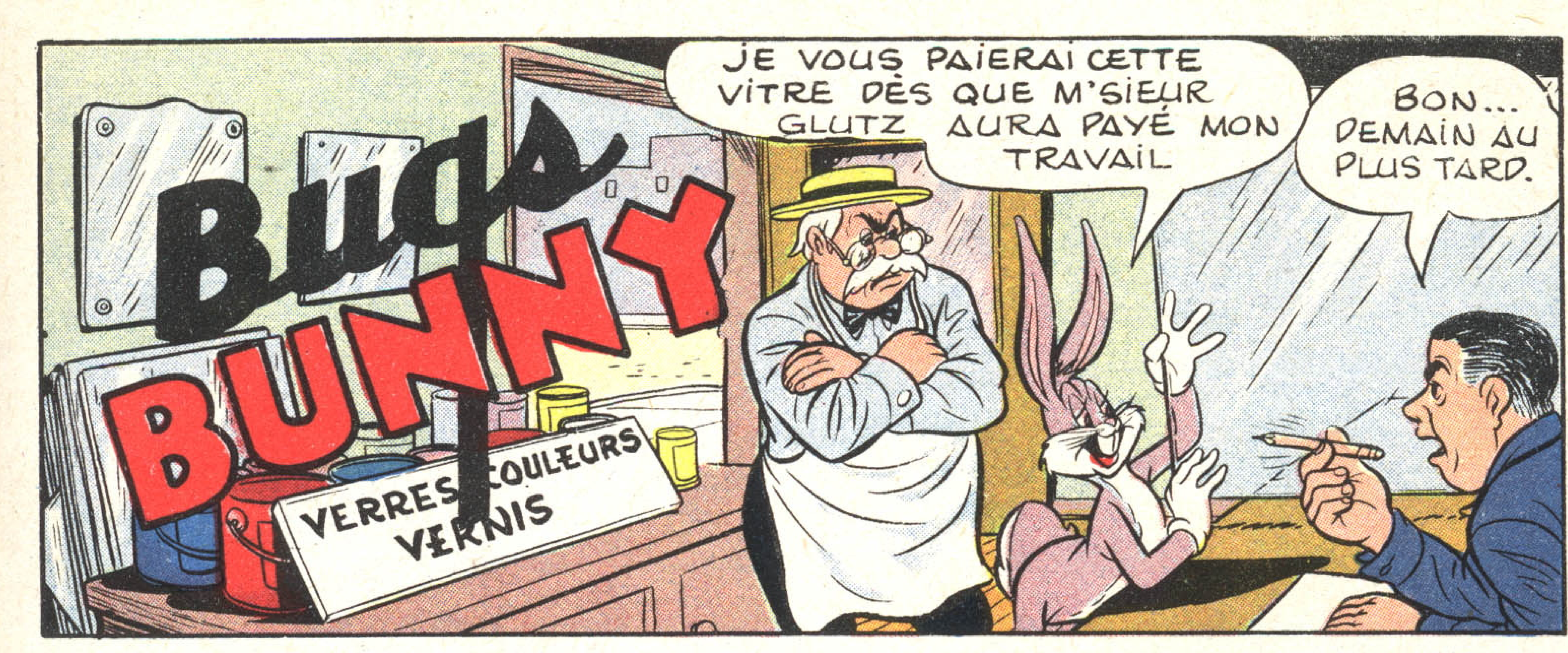
Je n'ai pas cru mon ami Albert sur parole.

Mais j'ai appris bien des choses sur les caïmans.

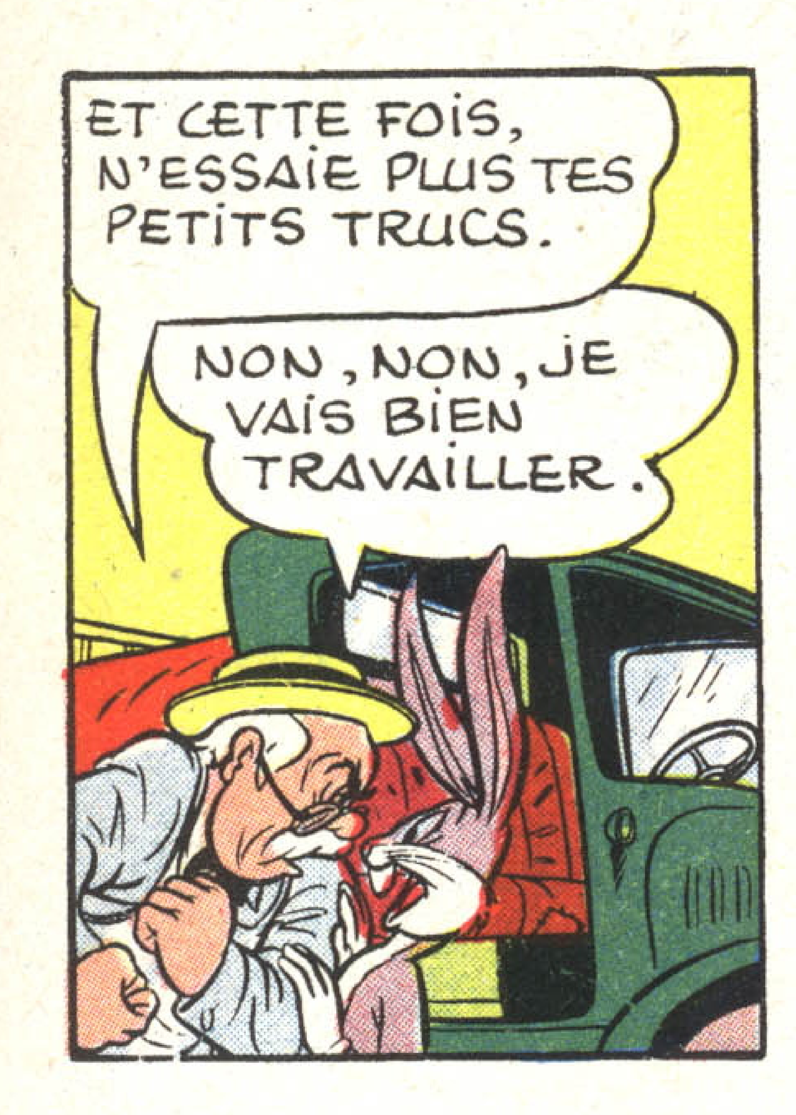
Car j'avais lu l'article que SPIROU consacre, cette semaine, à ce curieux saurien.

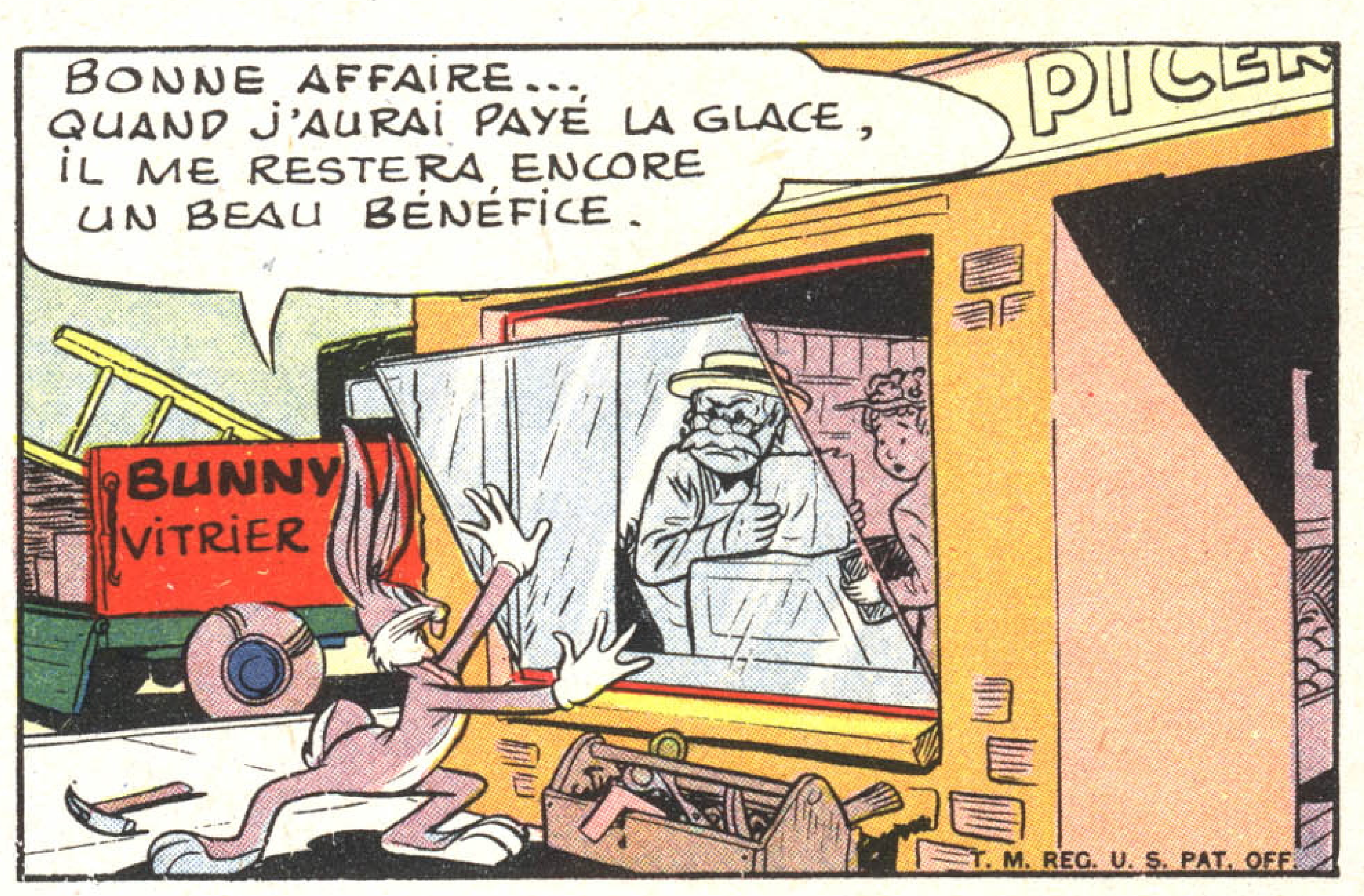
SPIP.





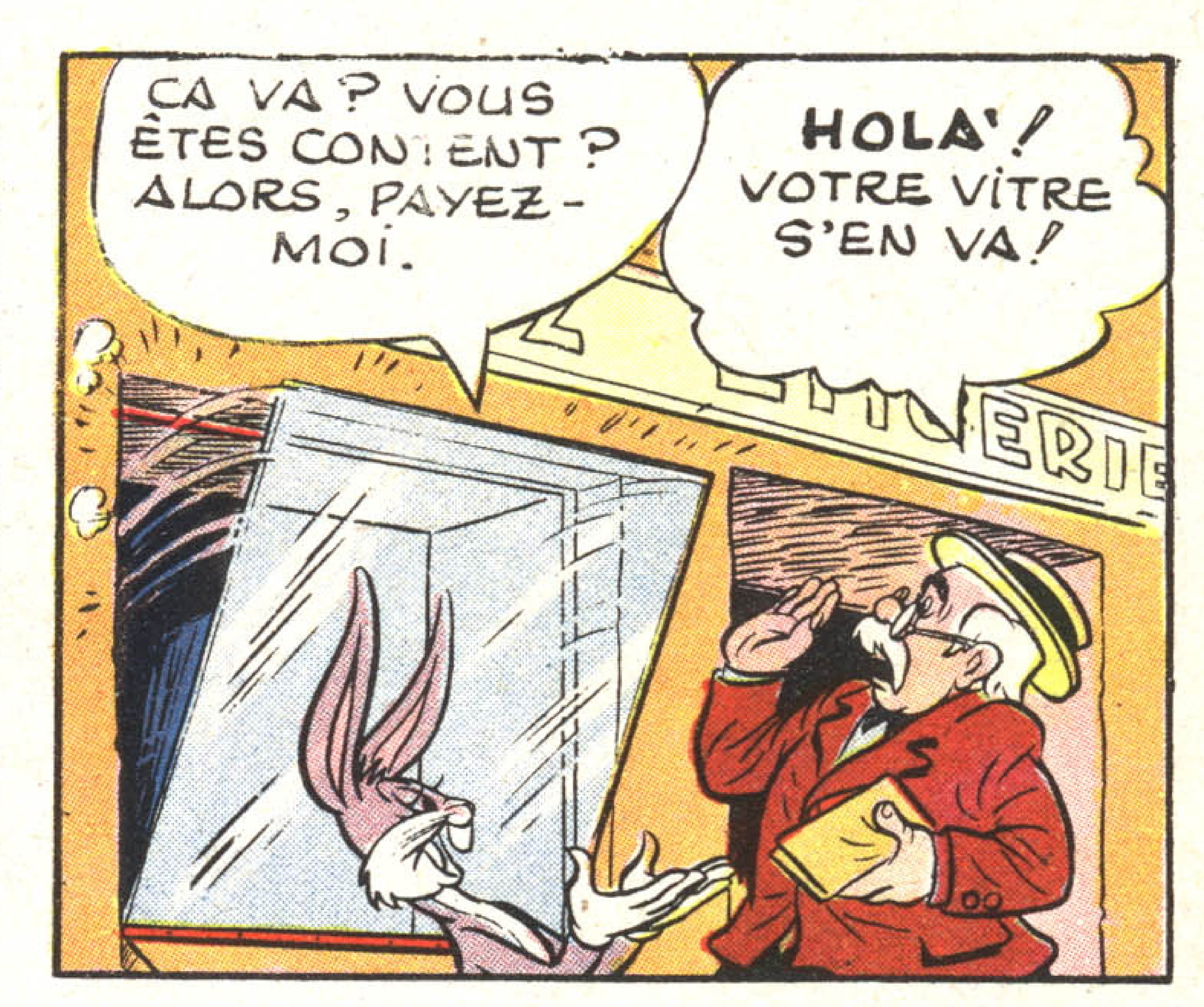


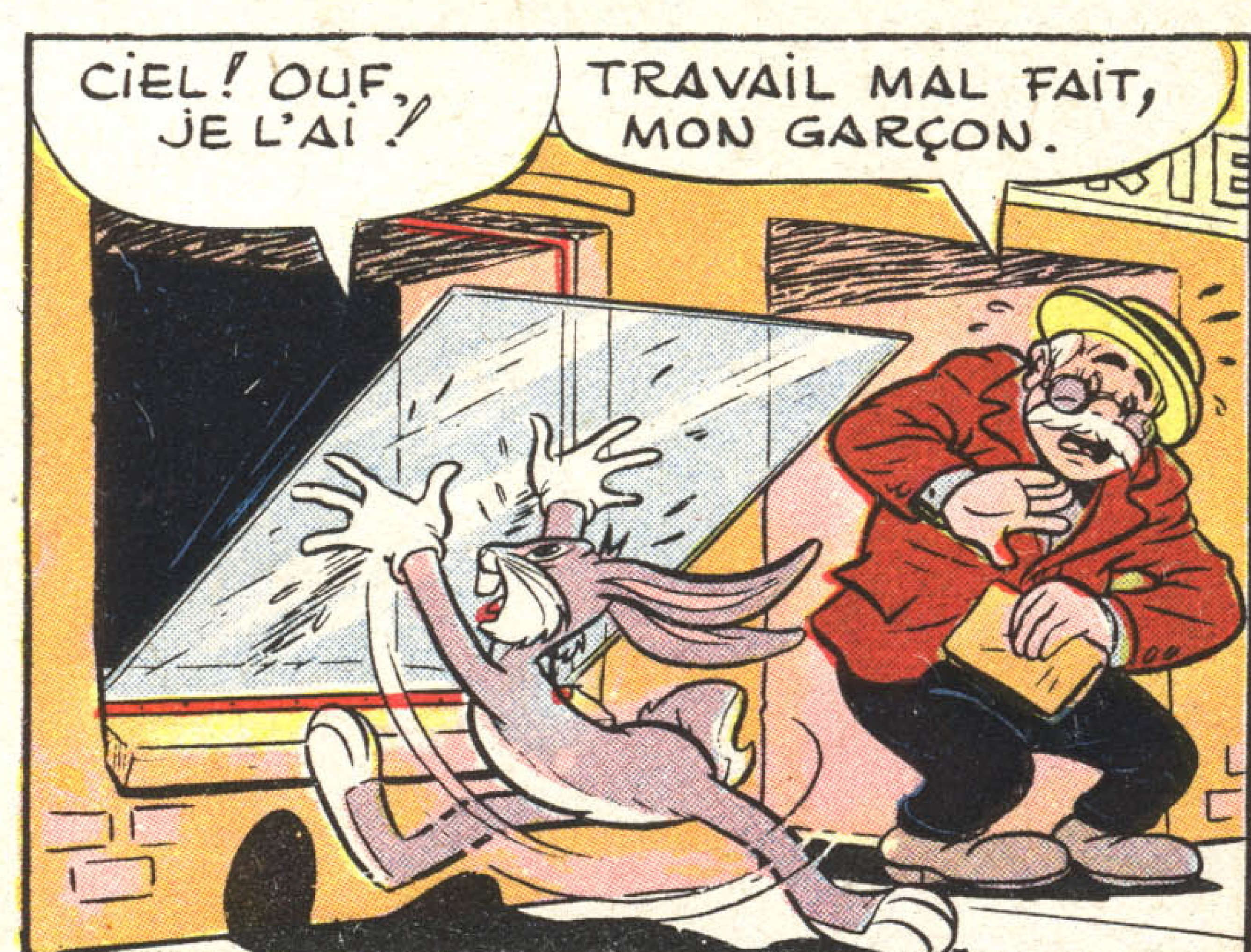






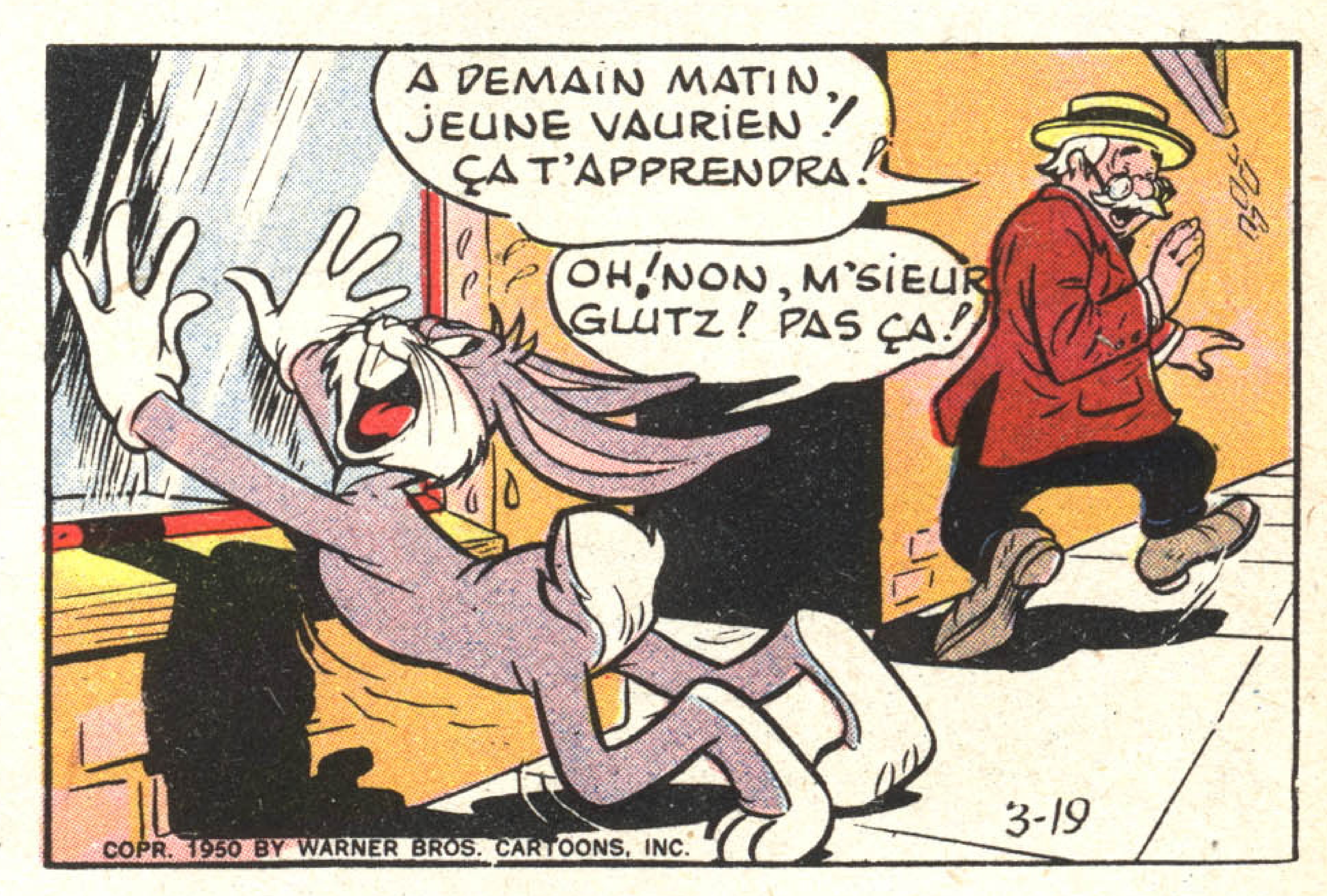






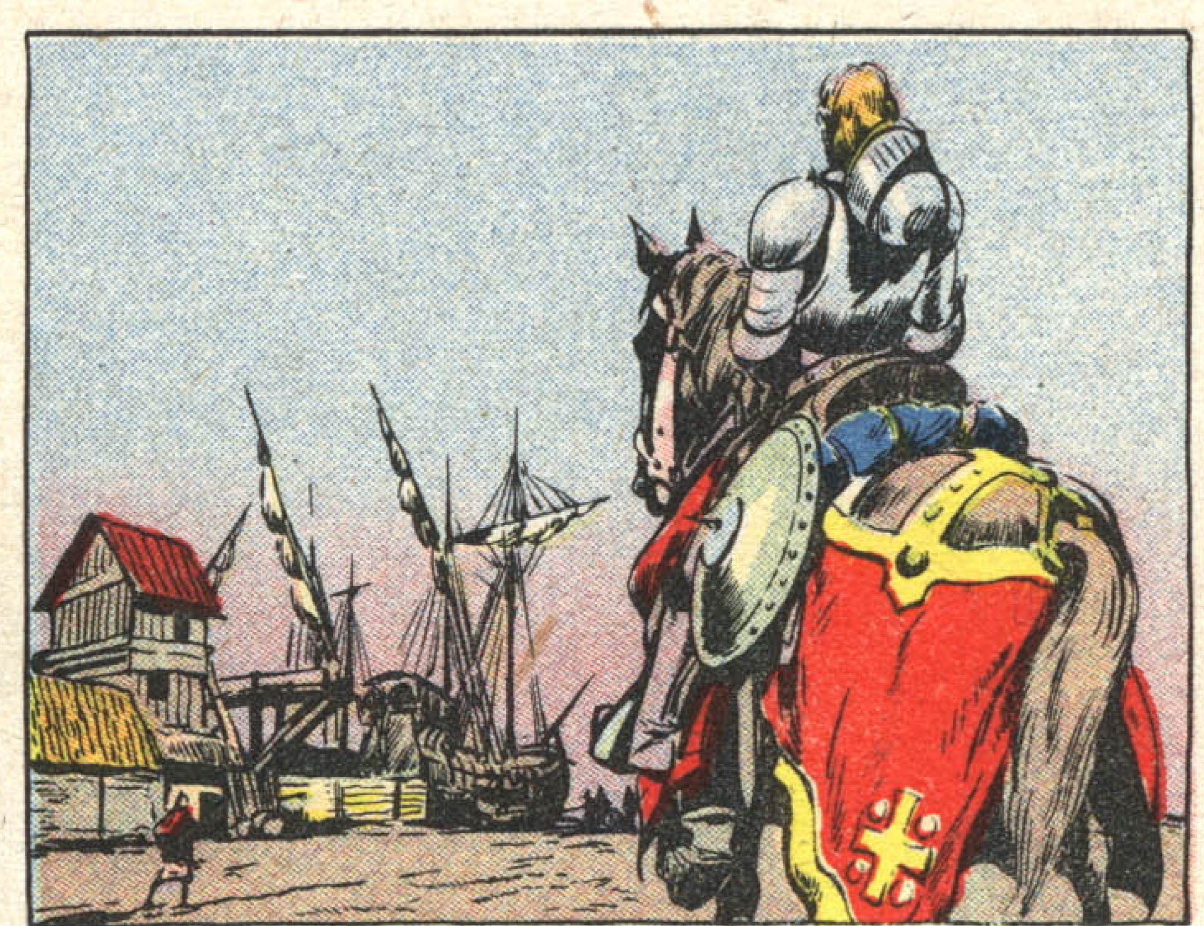


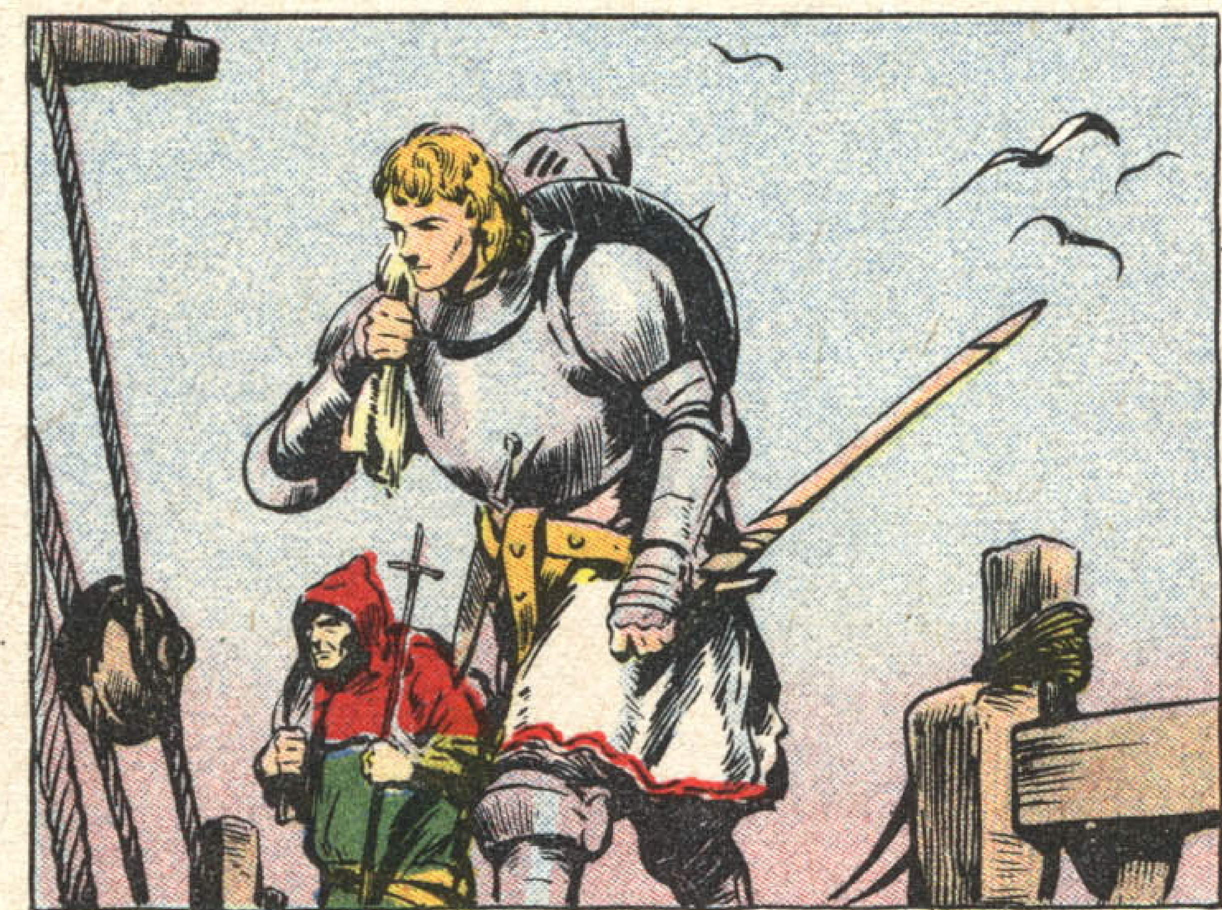




La légende de Perceval

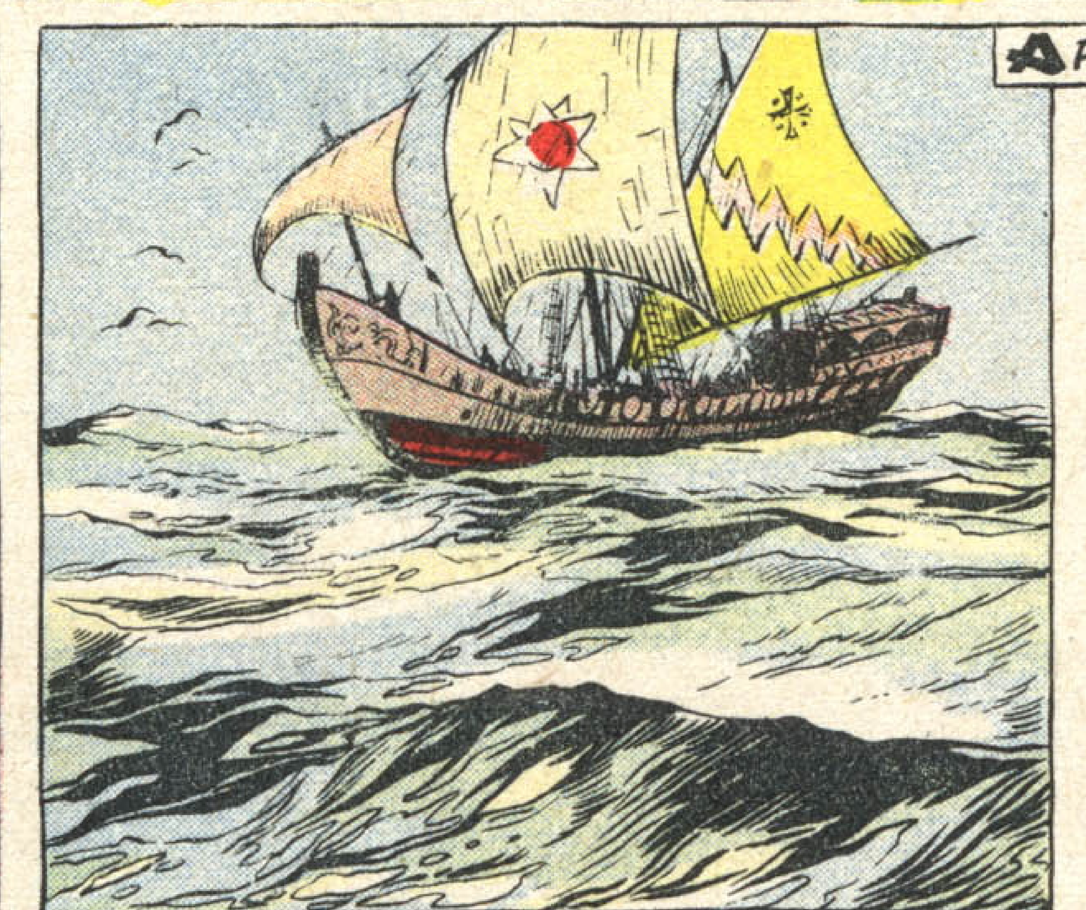
PERCEVAL NE VEUT PAS RENONCER CEPENDANT AUX VÊTEMENTS QUE LUI COUSIT SA MÈRE, ET IL LES ENDOSSE SOUS SON ARMURE.
IL REFUSE UNE ESCORTE DU ROI, ENFOURCHE LE FIDÈLE CHEVAL DE GAMURET ET REJOINT LA CÔTE, OÙ IL EMBARQUE SUR UN NAVIRE DE PÈLERINS, HUMBLE PARMI LES HUMBLES...



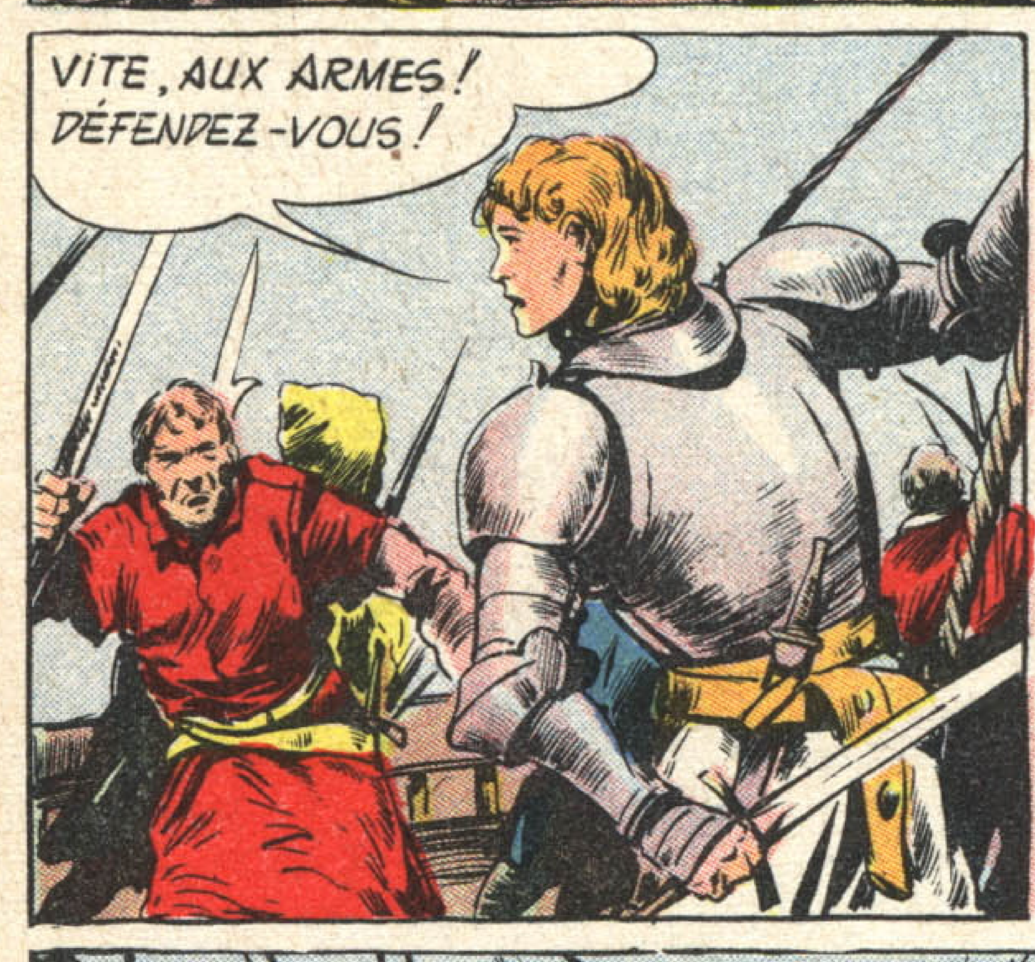


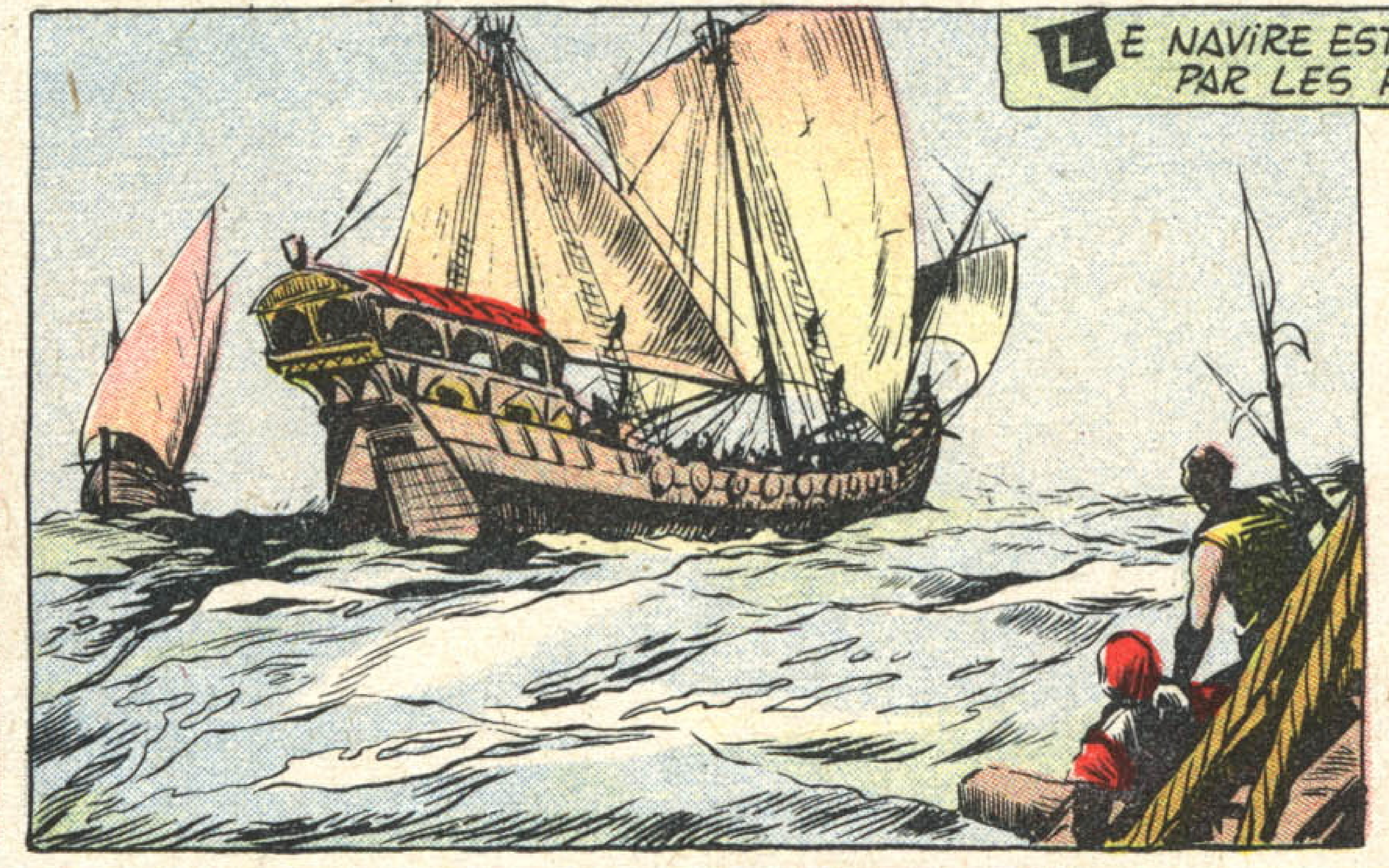
MAIS LES ESPIONS DU ROI KLINGSOR SURVEILLENT LA CÔTE ET OBSERVENT TOUS LES DÉPARTS DE BATEAUX.







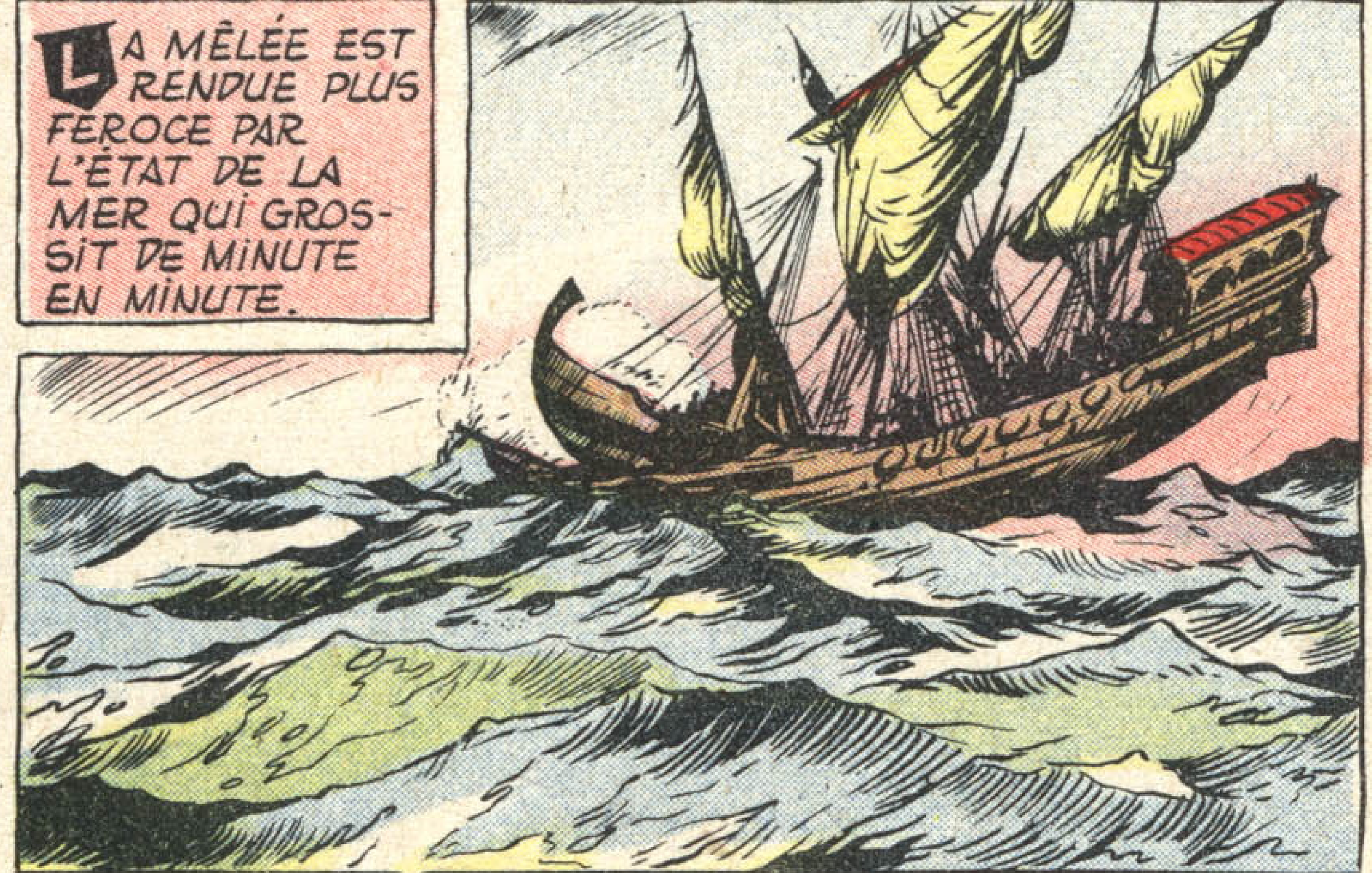




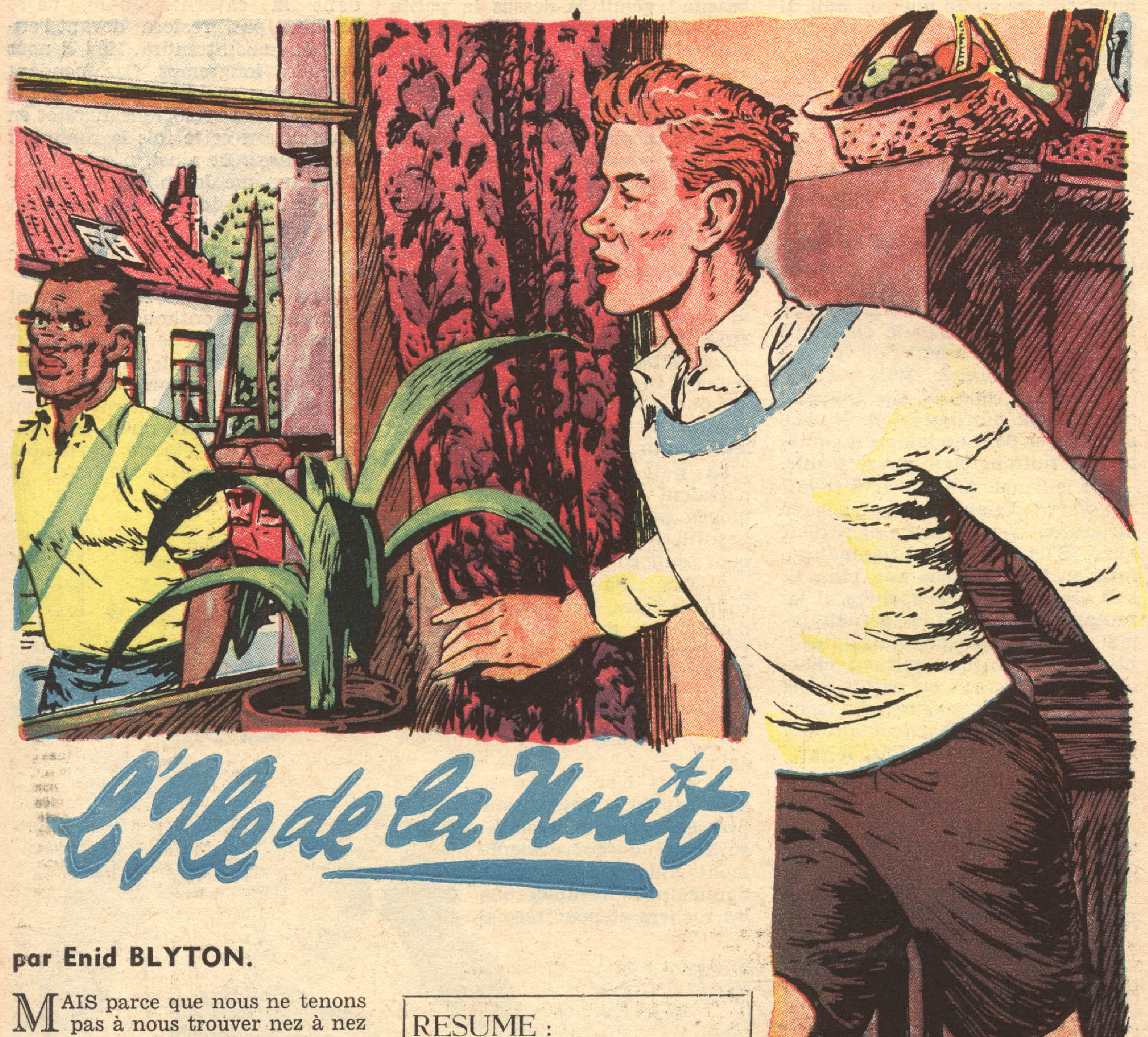












L'Ile de la Nuit

par Enid BLYTON.

MAIS parce que nous ne tenons pas à nous trouver nez à nez avec Jo-Jo. C'est simple !

Bill eut un sourire.

— Ah! bien, bien! C'est entendu. Nous allons lui jouer un bon tour.

Il se leva et ordonna :

— Allons, debout ! Il est temps de rentrer. Venez avec moi, c'est par ici.

Pendant qu'il pilotait le petit groupe vers une sortie de service, il demanda encore :

— Tous vos achats sont faits ? Besoin de plus rien ?

— Nous avons tout ce qu'il faut, merci ! répondit Philippe.

Quelques instants plus tard, Bill et les enfants se trouvèrent dans une petite rue tranquille qui les mena directement à l'endroit où la voiture était parquée. Ils grimpèrent dedans, heureux de leur journée magnifique !

Dès qu'il fut sorti de la ville, Bill accéléra pour rouler à vive allure jusqu'au bord de la mer. Il fit descendre les enfants non loin de Craggy-Tops. Et ceux-ci, après avoir remercié leur grand ami, dévalèrent les rochers, aiguillonnés

RESUME :

Jacques et sa sœur Lucy-Ann passent leurs vacances à Craggy-Tops, chez l'oncle de leurs amis Philippe et Dinah. En pleine nuit, les deux garçons ont surpris Jo-Jo, le domestique nègre, qui revenait à bord de son bateau. L'homme se met à leur poursuite. Ils s'échappent par le souterrain récemment découvert et aboutissent dans les caves de l'habitation. Plus tard, ils découvrent la retraite d'un nommé Bill Smugs, dont ils avaient déjà vu le bateau auparavant. Il les emmène à la ville, mais Jo-Jo aperçoit les enfants entrant dans l'hôtel où Bill les attend...

par le désir d'arriver à la maison avant Jo-Jo.

Ils se trouvaient installés dans la grande cuisine de Craggy-Tops alors que Jo-Jo montait encore la garde devant l'hôtel. A la fin, ne voyant pas sortir les enfants, il perdit patience, et, la rage au cœur, se dirigea vers l'endroit où il avait parqué la vieille voiture.

Il arriva à Craggy-Tops une heure après les enfants, et ce fut d'ailleurs eux qu'il aperçut en premier lieu. Fatigués de rester à ne rien faire dans la cuisine, ils étaient sortis et jouaient dans les rochers avoisinant la maison. De surprise, le Nègre faillit encore avoir un accident. Il manqua verser dans un ravin.

— Il y a un mystère ! murmura-t-il entre ses dents. Mais lequel ? Il faut que j'en aie le cœur net et rapidement. Quoi ? Me laisser rouler par des enfants... Pas encore !

Il ferma la porte d'entrée avec une telle rage que les enfants éclatèrent de rire. Ils étaient bien vengés des petites misères que le Nègre leur faisait subir.

— Il est maté ! estima fièrement Jacques. Nous ne l'aurons plus tout le temps derrière nous comme s'il était notre ombre.

— Hum !... Méfie-toi, répliqua Philippe, qui connaissait mieux la

mentalité de Jo-Jo que son ami. Il est têtu ! Ne crie pas trop tôt victoire...

CHAPITRE XIII

Jo-Jo est roulé une fois de plus.

Le Nègre ne dormit pas de toute la nuit, préoccupé par l'histoire invraisemblable dont il avait été le témoin oculaire. Il rejeta assez vite la version d'une balade et se dit que les gosses s'étaient fait véhiculer par un étranger. Mais qui ?

— Il faut que je les surveille étroitement, murmura-t-il. Je dois m'arranger pour ne jamais les quitter. Ils finiront bien par se trahir.

Dès le lendemain matin, il se mit à l'œuvre. Quand les enfants se dirigeaient vers la plage, il y allait aussi. S'ils restaient à la maison, lui n'en bougeait pas non plus. Et s'ils escaladaient les rochers, il les imitait. Ainsi, il ne les perdait jamais de vue, et même il faisait semblant de travailler, soit en cherchant du bois, soit en nettoyant le carrelage de la cuisine, de façon à ne pas être pris en défaut par miss Polly. Pour une fois, il pensait à tout. Au grand ennui des enfants, faut-il le dire !

— Qu'est-ce que je t'avais dit ? s'exclamait Philippe, il nous traque.

— Mais il va savoir que nous connaissons Bill et que nous allons en bateau ! gémit là-dessus la petite Lucy-Ann, qui, plus que les autres, était effrayée par le méchant noir.

— Ça va être gai ! ricanait Dinah, furieuse. Aujourd'hui déjà, nous n'avons pas pu bouger d'ici. Que va penser Bill ? Il va nous prendre pour des ingrats. Hein ! Une fois les bonnes choses passées, dada... plus de Jacques, plus de Philippe, plus de Lucy-Ann, plus de Dinah ! Je me demande ce que nous allons faire ?

A diverses reprises, ils tentèrent de semer le Nègre, mais ils n'y parvinrent pas. Jo-Jo était agile comme un lapin et les surveillait étroitement. Il gardait son calme, tandis que les enfants commençaient à s'énerver et sentaient la colère les envahir.

La nuit vint que les enfants n'avaient encore trouvé aucun moyen pour se défaire du Nègre. Les fillettes montèrent dans la tour pour tenir conseil avec les garçons.

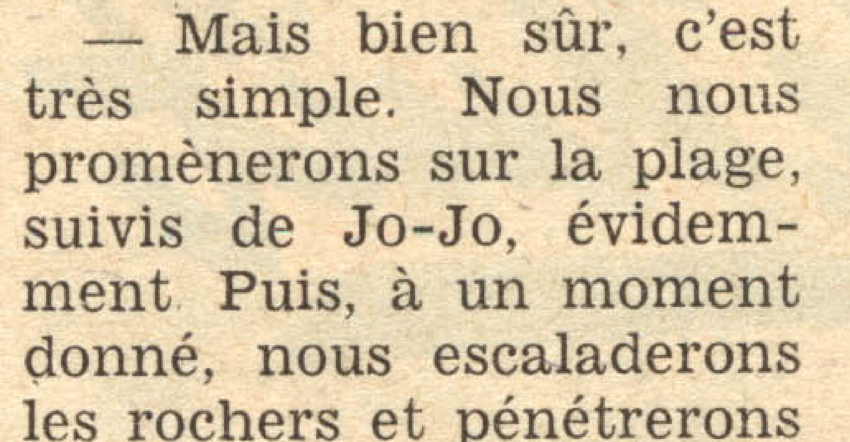
— J'ai trouvé ! s'écria tout à coup Jacques, qui jusqu'à présent n'avait pas dit grand-chose. Oui, j'ai trouvé... Je sais un moyen pour semer Jo-Jo !... Un moyen infaillible !

— Et peut-on savoir ce que c'est? s'enquit Dinah, sur un ton un peu acide.

— Mais bien sûr, c'est très simple. Nous nous promènerons sur la plage, suivis de Jo-Jo, évidemment. Puis, à un moment donné, nous escaladerons les rochers et pénétrerons dans la caverne. Jo-Jo, ne se méfiant pas, restera devant l'entrée et nous attendra. Hé ! il nous attendra longtemps. Car, pendant ce temps, nous revenons ici par le souterrain et ressortons aussitôt en empruntant cette fois la route par les falaises. Et ainsi, nous verrons Bill, sans que Jo-Jo vienne fourrer son sale nez dans nos affaires. Et voilà !

— C'est formidable ! lança Philippe.

Mais les fillettes se montrèrent d'abord moins enthousiastes. L'idée de cheminer dans le passage secret les effrayait un peu, mais Jacques finit par les rassurer en leur faisant remarquer que la traversée du souterrain ne serait qu'un jeu, munis comme ils l'étaient de lampes de poche.



Le lendemain matin, le petit groupe prit donc innocemment le chemin de la plage, suivi de Jo-Jo, qui ne se doutait de rien.

— Jo-Jo, pour l'amour de Dieu ! ne nous suit pas tout le temps ! lui cria Philippe. Nous allons dans les cavernes, et il ne peut rien nous arriver de mal. Va-t'en !

Mais le Nègre s'obstinait :

— Miss Polly m'a dit de vous surveiller, répondit-il.

C'était le motif passe-partout. Mais les enfants savaient bien ce qu'il fallait en croire. Jo-Jo avait mauvais caractère et ne pouvait supporter la joie d'autrui. On le trouvait partout où il n'avait que faire.

Le quatuor pénétra dans la caverne sans autrement insister. Jo-Jo resta à l'entrée en jetant de temps à autre un coup d'œil vers la grotte.

— C'est gosses jouent bien longtemps là-dedans, grogna-t-il, après une heure d'attente. C'est dangereux ! Je vais le dire à miss Polly.

Qu'aurait-il dit si, au lieu de se tenir devant la caverne, il y était entré et n'avait trouvé personne ?

Les enfants n'avaient pas hésité. Sitôt dans la caverne, ils étaient descendus par la cheminée, dans l'étroit souterrain, et avançaient rapidement. A vrai dire, les garçons seuls étaient dans leur élément. Les fillettes n'aimaient pas du tout se sentir prisonnières de la montagne, et en outre l'odeur qui régnait dans le passage les incommodait. A un moment donné, elles eurent même de la peine à respirer, et cette sensation d'étouffement les remplit de frayeur.

— Pas question de revenir sur nos pas ! déclara Philippe un peu brusquement, comme Dinah faisait mine de reculer. Allons, avance !

Et il donna une bourrade dans le dos de sa sœur.

— Ne pousse pas, brute ! cria la fillette. Si tu insistes, je m'arrête.

— Ça va ! ça va ! grogna Jacques. Cessez donc de vous disputer tout le temps ! Vous seriez capables de vous quereller sur un bateau qui sombre ou dans un avion qui tombe. Allons, avance Dinah et ne fais pas la sotte !

Dinah allait se retourner pour s'empoigner avec Jacques quand Kiki, comme toujours perché sur l'épaule de son maître, fit entendre une petite toux sèche. Le perroquet imitait si bien Jo-Jo que les enfants crurent un moment que le Nègre était sur leurs talons ; ils pressèrent le pas sans mot dire. La colère montante de Dinah était coupée net.

— Ce n'est rien ! s'exclama Jacques, au bout d'un moment. Kiki s'amuse.

Entendant prononcer son nom, le perroquet récidiva. Il toussa misérablement à la manière de Jo-Jo.

Le groupe se mit à rire. La peur était oubliée, et Dinah ne songea plus à rechigner. D'ailleurs, l'issue du souterrain n'était plus loin, et bientôt les enfants se trouvèrent sous la trappe. Ils s'y mirent à quatre pour la pousser, et elle retomba avec un bruit sourd sur les pierres de la cave.

Les garçons grimpèrent les premiers et aidèrent les fillettes à monter. Puis, ils rabattirent la trappe, se dirigèrent rapidement vers la porte de communication et l'ouvrirent sans hésiter. Les boîtes de conserves s'écroulèrent avec un tapage auquel ils étaient déjà habitués.

Passer dans l'autre cave et remettre les boîtes en place fut l'affaire de quelques minutes. Jacques posait la dernière boîte que Philippe ouvrait déjà la porte de la cuisine. La pièce était vide !

Le quatuor la traversa au pas de course et fila en ligne droite vers les rochers.

— Ouf ! s'écria Philippe, quand tout le monde se trouva sur le sentier, au sommet de la falaise. Nous sommes sauvés ! Et Jo-Jo aurait un drôle de flair s'il nous découvrait maintenant. Allons ! En route vers Bill.

Leur grand ami s'affairait autour de l' « Albatros ». Quand il vit arriver les gosses, il agita la main et leur cria :

— Hello ! Pourquoi n'êtes-vous pas venus hier ? Vous m'avez manqué...

— A cause de Jo-Jo ! répondit Jacques. Il nous suivait comme notre ombre. Il doit se méfier... Il suppose sans doute que nous avons un ami qui possède une auto.

— Bien, bien ! dit Bill, avec un rien d'inquiétude dans la voix. Ne lui dites surtout pas que vous me connaissez ! Je ne tiens pas à voir le Nègre rôder autour de ma hutte. Cet individu ne me plaît pas du tout...

— Pourquoi que tu t'occupes tant de ton bateau ? demanda alors Philippe, qui trouvait qu'on avait assez parlé de Jo-Jo. On va pêcher ?

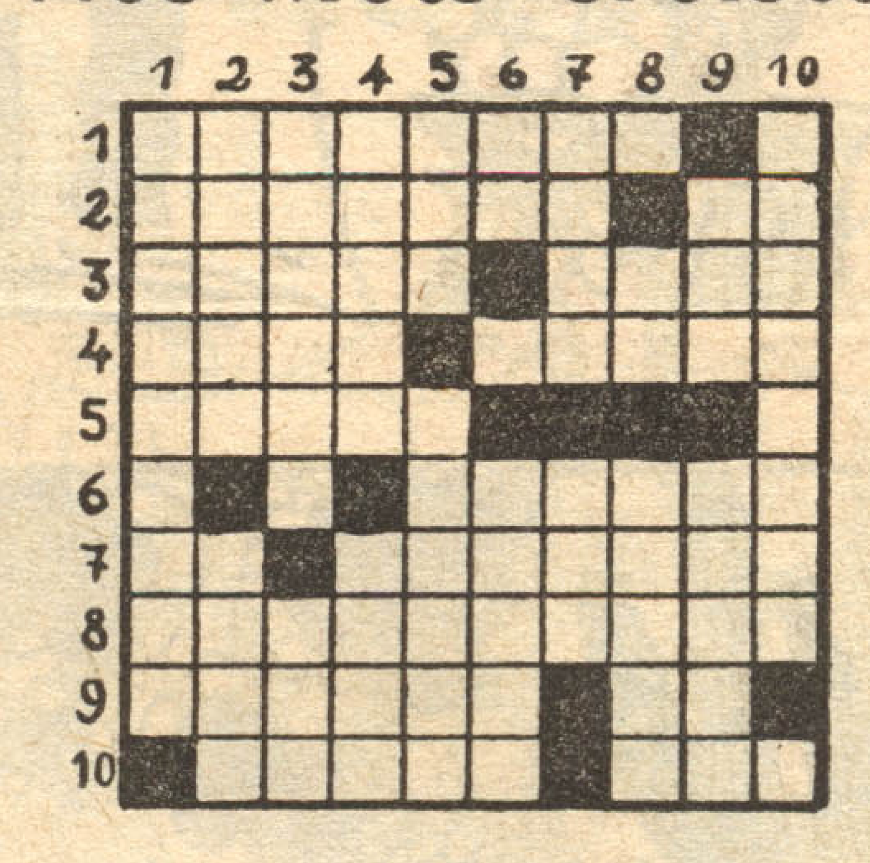
— Pêcher, non, mais comme la journée est belle, je pense que nous allons jouer Christophe Colomb et essayer d'approcher de l'Ile de la Nuit.

Un silence répondit à ses paroles. Les enfants étaient trop émus pour dire quoi que ce soit. Enfin ! Leur plus beau rêve allait devenir réalité !

Jacques regarda la mer dans l'espoir de voir l'île. Mais elle était enveloppée de brume, et il était impossible d'en distinguer les formes.

(A suivre.)

Nos Mots Croisés



Pas très facile, mais faisable sans dictionnaire, sauf pour un, deux ou trois mots.

HORIZONTALEMENT :

1. Gentilhomme gascon.
2. Qui est en puissance et non en acte. - Article.
3. Pénible. - Ce qui est conforme au devoir.
4. Fait tort. - Nigaud.
5. Commune de Suisse.
6. Se trouve dans l'intérieur de l'os.
7. Pronom démonstratif. - Manque de célérité.
8. Elle ne fait pas le printemps.
9. Ville de l'ancienne Phocide. - Pronom.
10. Allonge. - Vieille langue.

VERTICALEMENT :

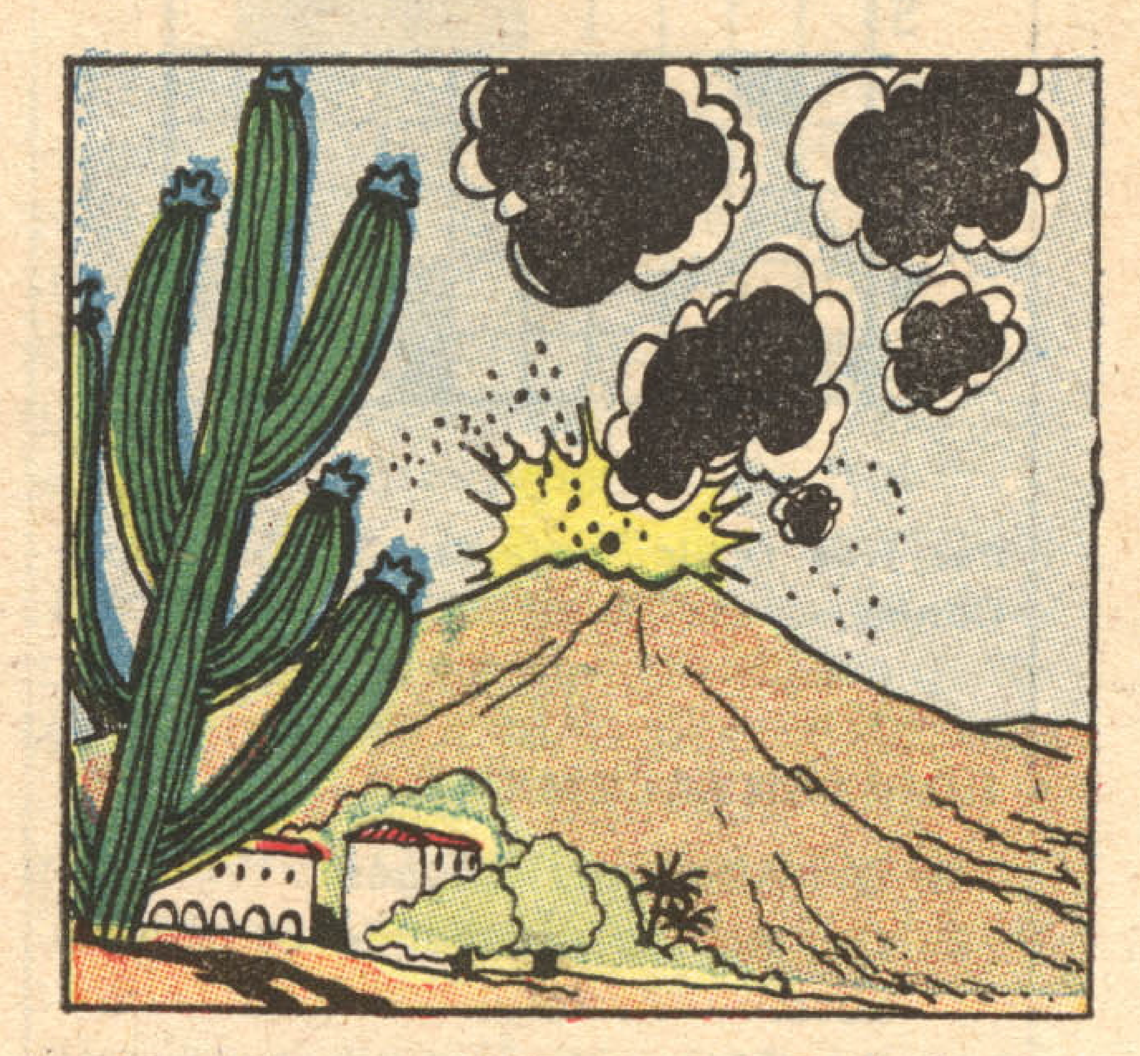
1. Masse considérable de neige qui se détache des montagnes et roule dans les vallées.
2. Faire des vers. - Membre des oiseaux.
3. Amas d'or. - Rongeur.
4. Foyers. - Ecrivain français très connu.
5. On y passe à pied sec. - Introduire.
6. Venu au monde. - Grosse pluie.
7. Général des armées de Charles-Quint célèbre par ses cruautés. - Saison chaude.
8. Préfixe privatif. - Type de la comédie italienne.
9. Général américain. - Le créateur de l'Opéra à Paris.
10. Qui a des rentes.

Solution du problème précédent

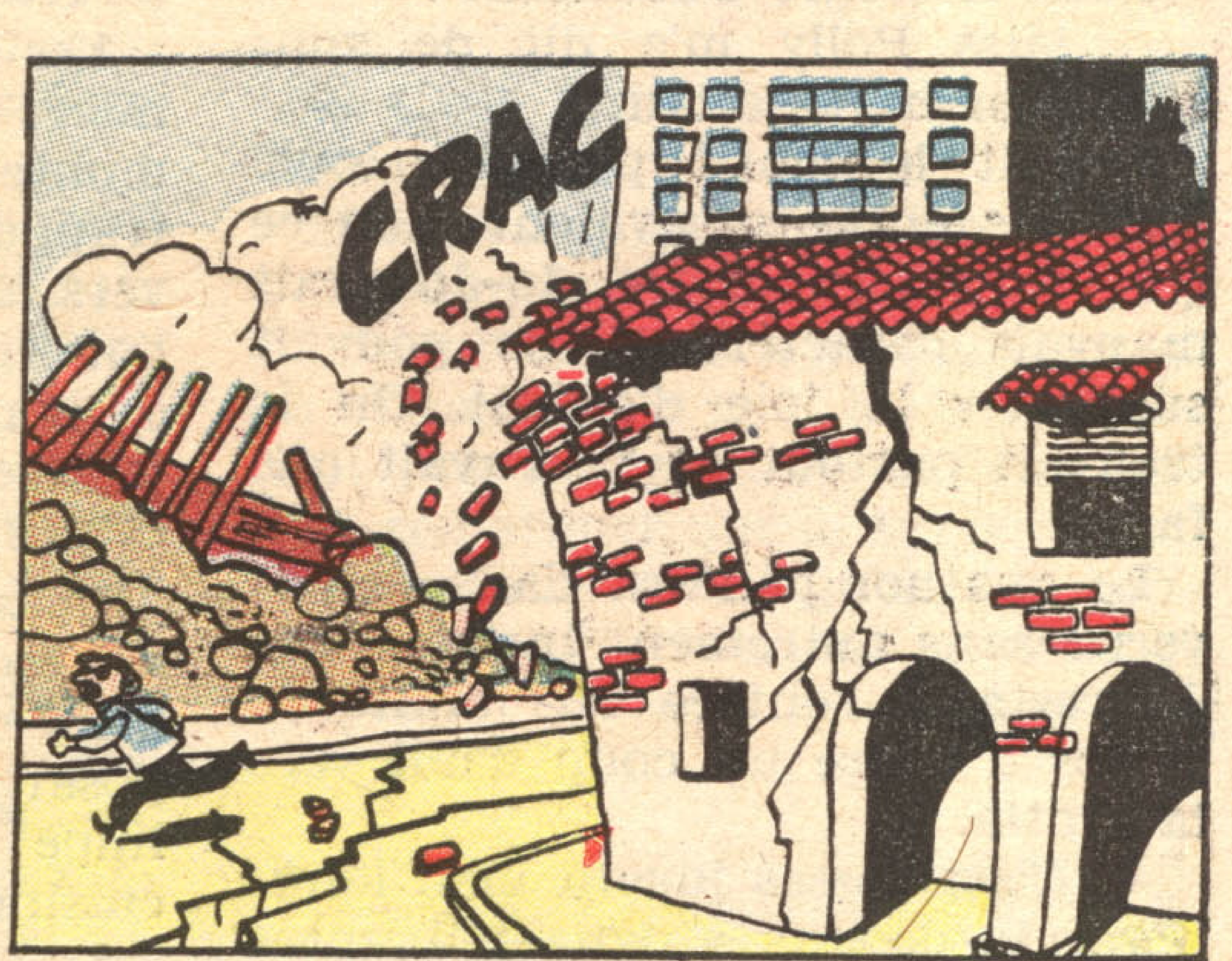
HORIZONTALEMENT :

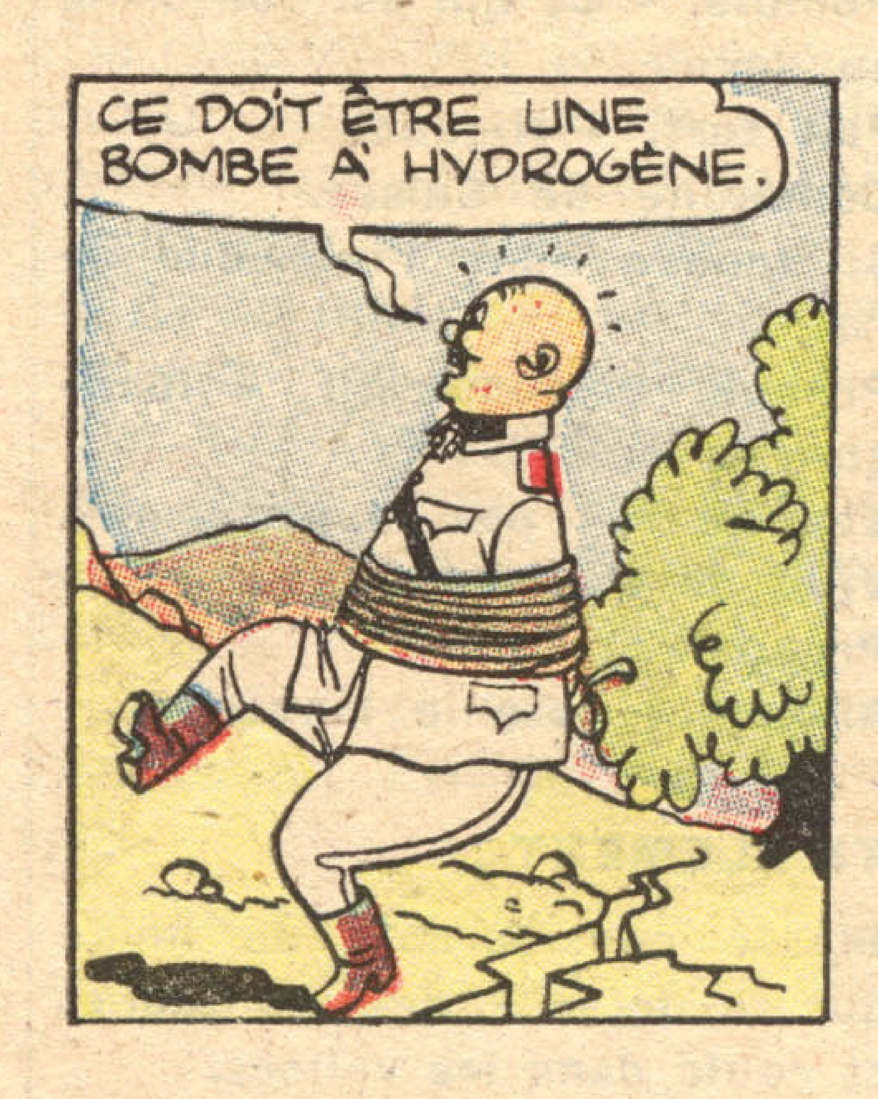
1. SEMINAIRES. — 2. EVIDENCE - U. — 3. RIXE - IAGO. — 4. METEIL - AUX. — 5. ERE - CINTRE. — 6. N - MANIE - R. — 7. TIMORES - CE. — 8. LIRE - AMIS. — 9. ALES - CRIE. — 10. HELER - DELA.

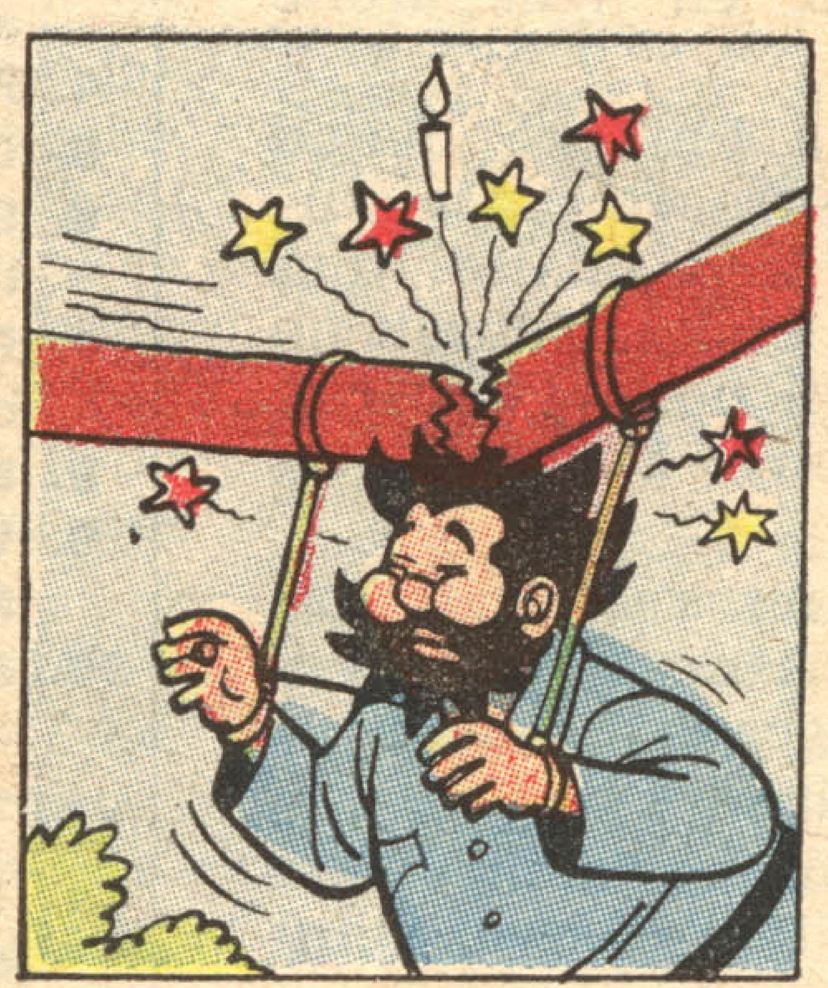

TIF et TONDU




LE VOLCAN S'ÉVEILLE! LA TERRE TREMBLE! MALHEUR!

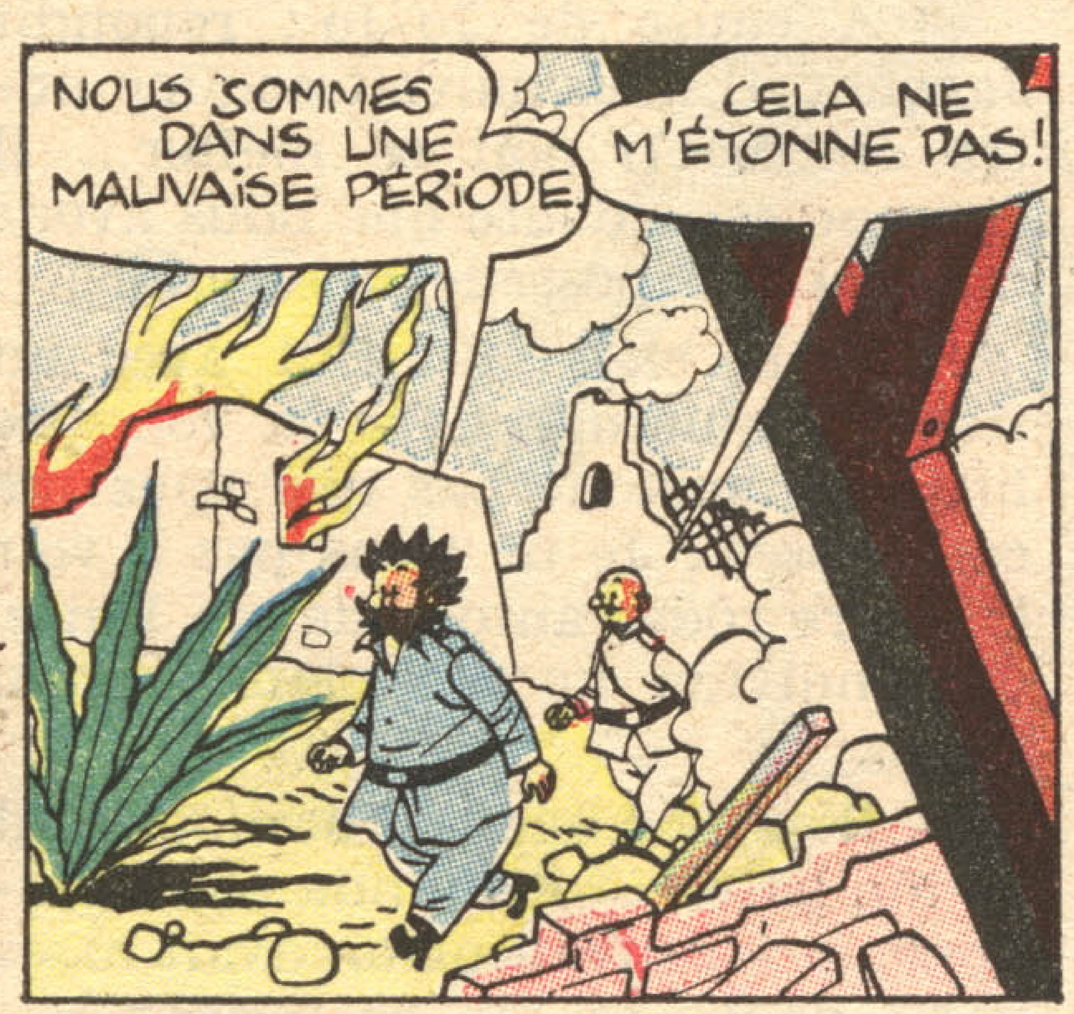

CRAC

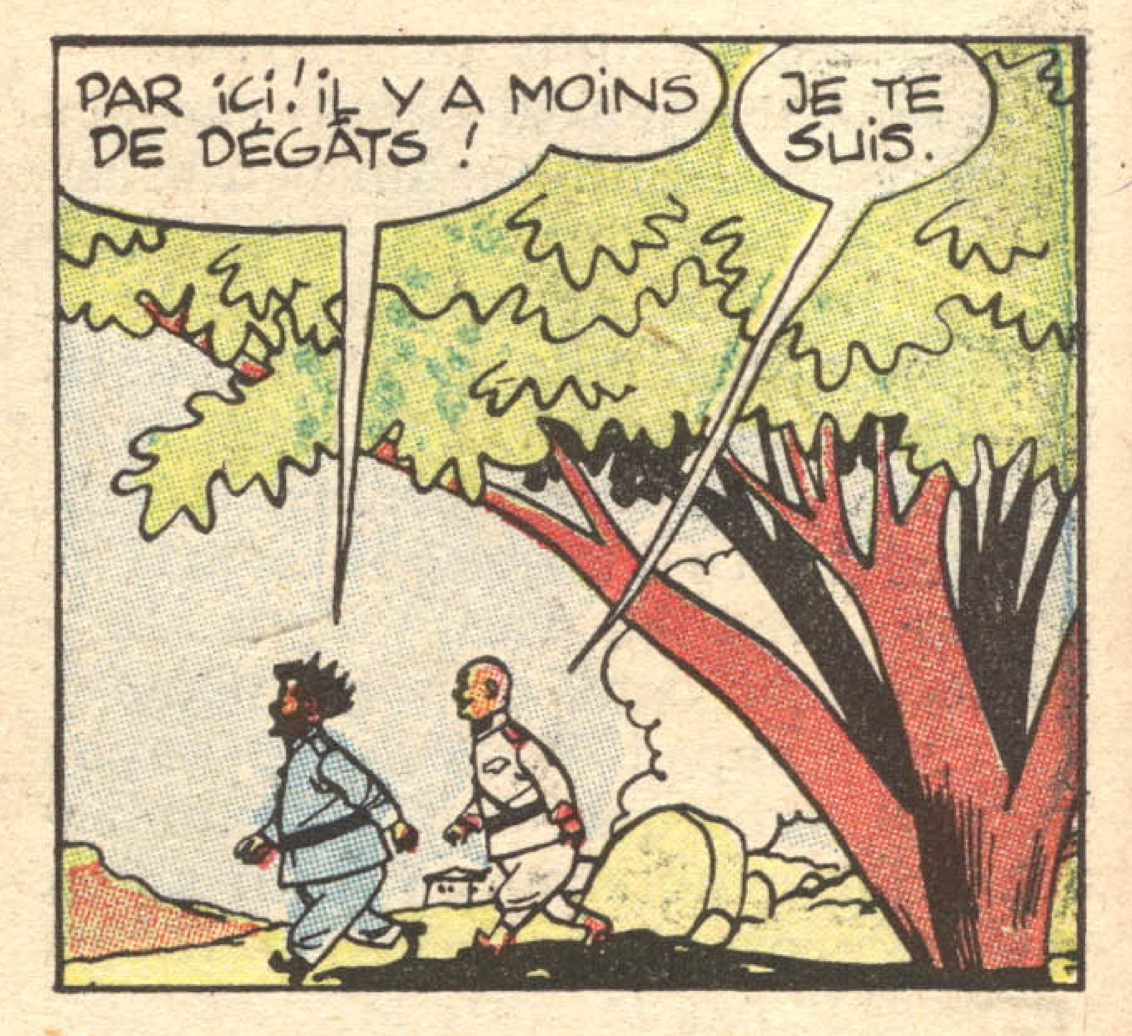

CE DOIT ÊTRE UNE BOMBE À HYDROGÈNE.

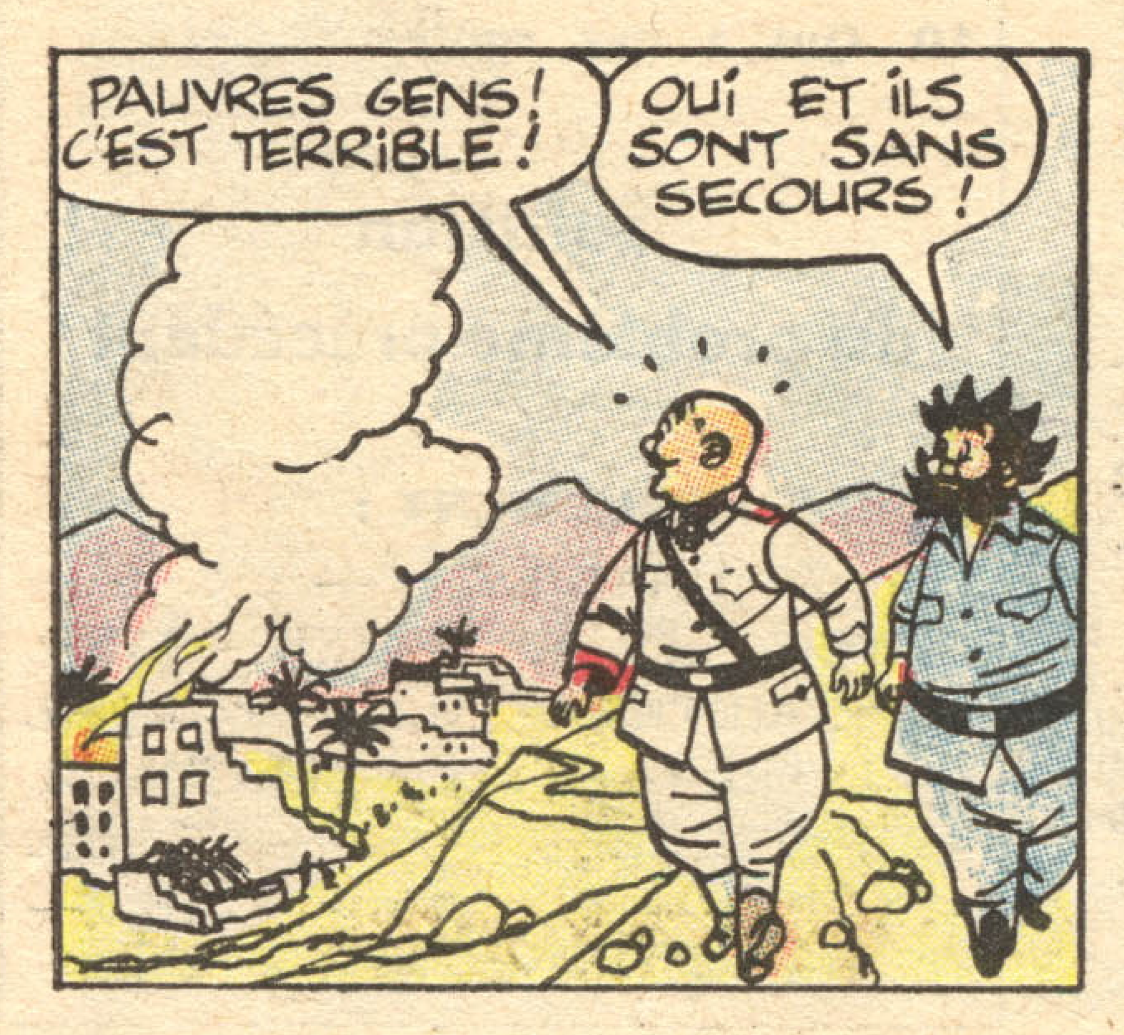


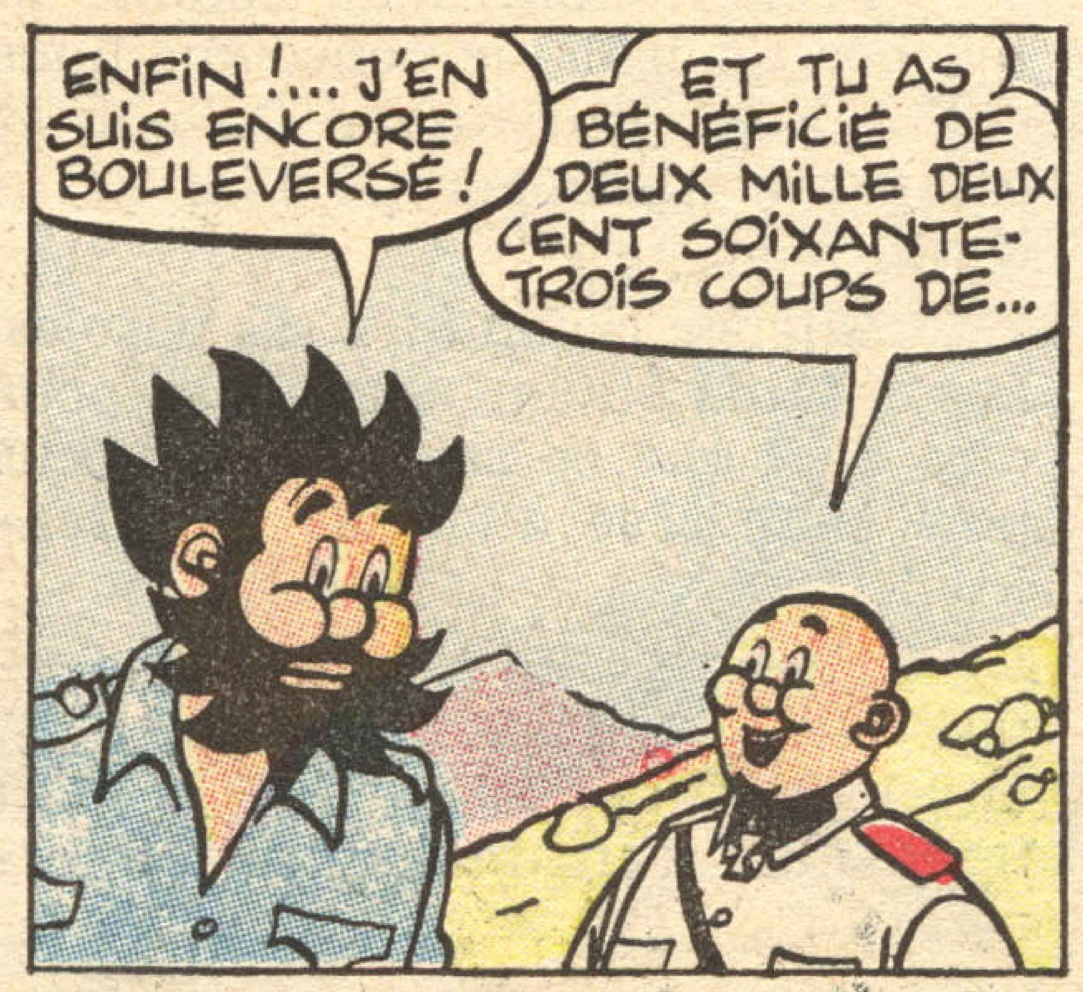

TONDU!
TIF!.. VITE! MES LIENS SONT DÉFAITS! NOUS DEVONS FILER D'ICI AU PLUS VITE!
11 A

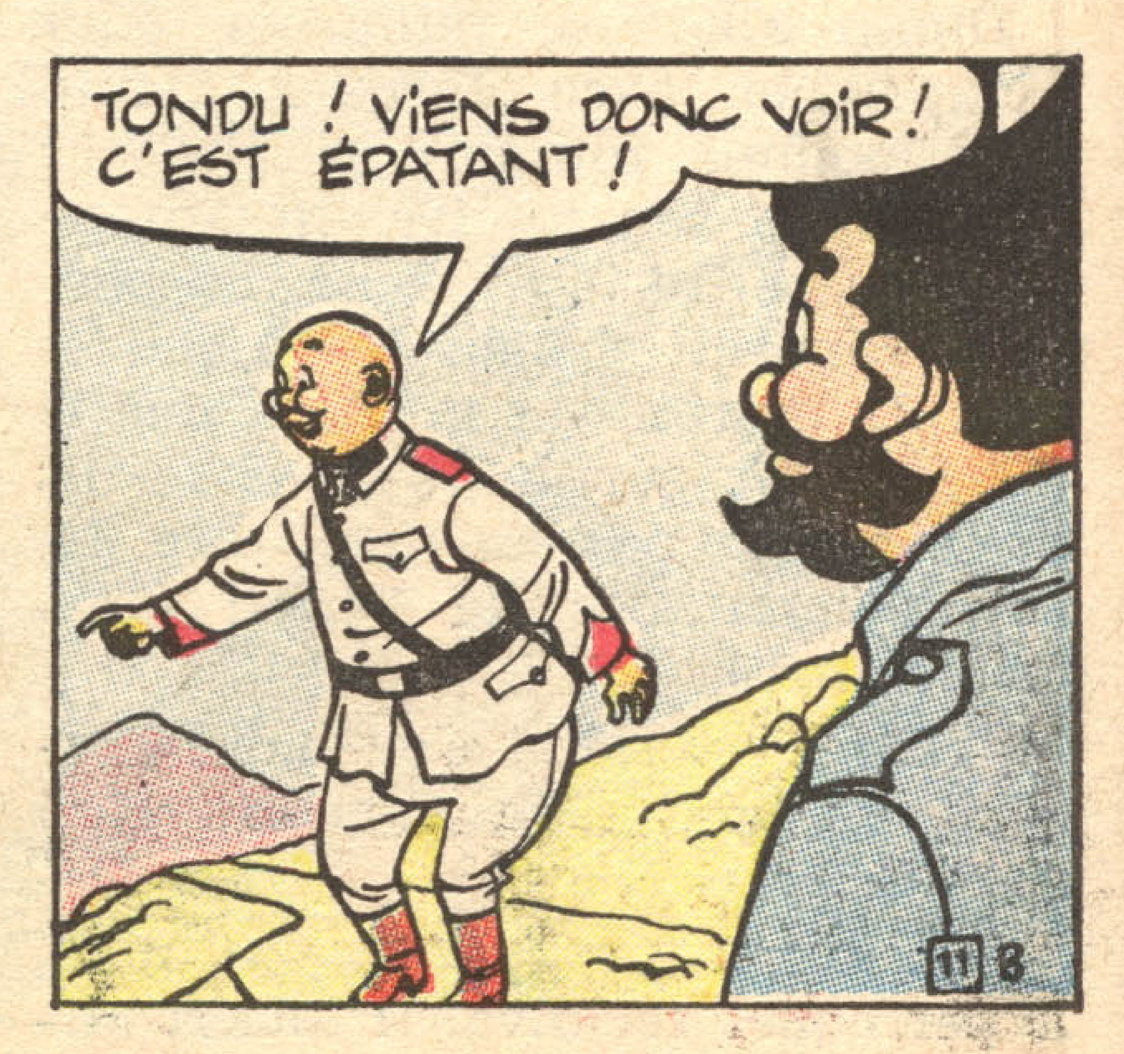

IL Y A DES GENS QUI VIENNENT DE L'AUTRE BOUT DE LA TERRE POUR VISITER CE PAYS! JE ME DEMANDE OÙ TU AS LU ÇA?


NOUS SOMMES DANS UNE MAUVAISE PÉRIODE.
CELA NE M'ÉTONNE PAS!


PAR ICI! IL Y A MOINS DE DÉGÂTS!
JE TE SUIS.


PAUVRES GENS! C'EST TERRIBLE!
OUI ET ILS SONT SANS SECOURS!

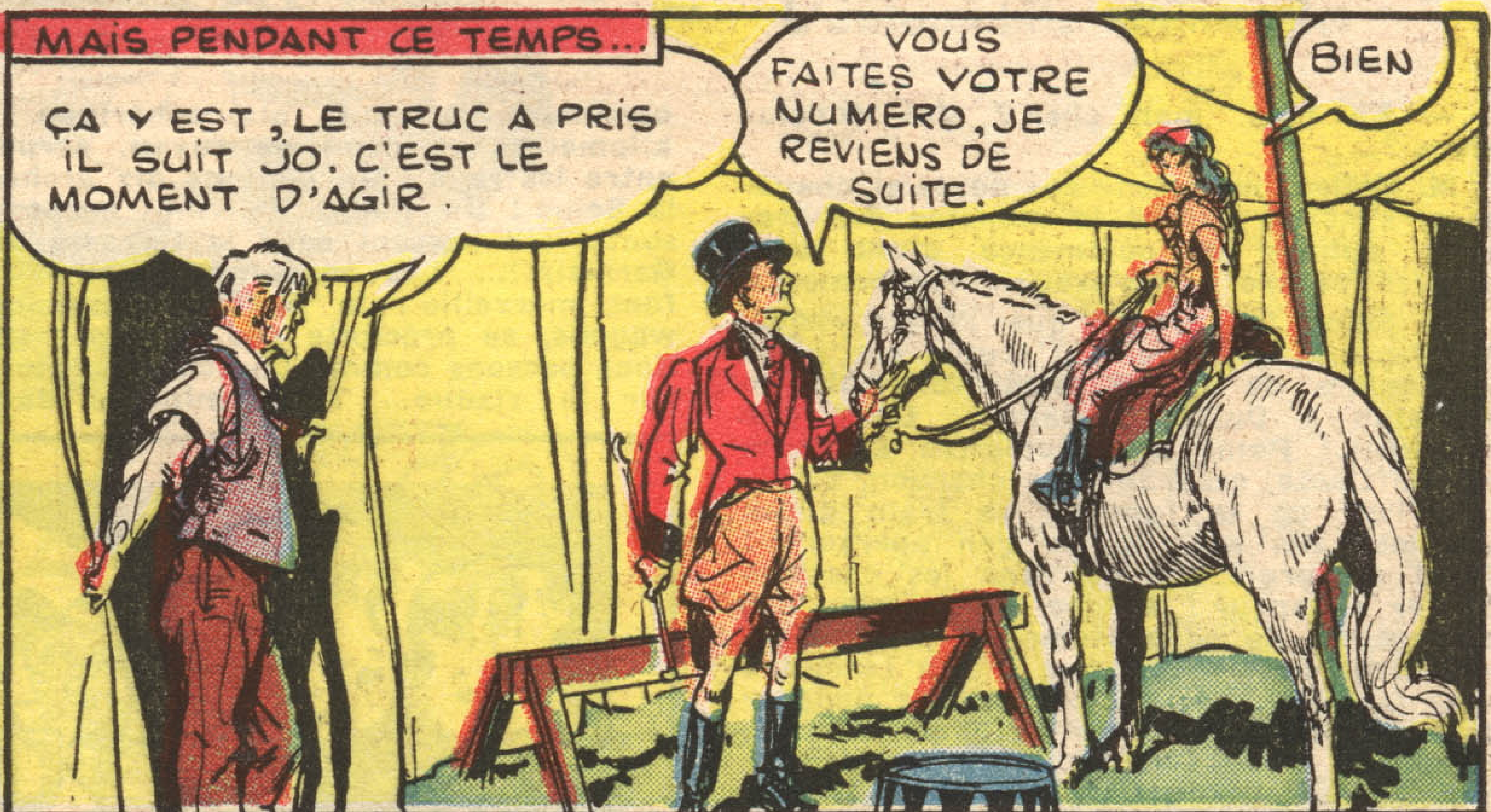

ENFIN!... J'EN SUIS ENCORE BOULEVERSÉ!
ET TU AS BÉNÉFICIÉ DE DEUX MILLE DEUX CENT SOIXANTE-TROIS COUPS DE...


TONDU! VIENS DONC VOIR! C'EST ÉPATANT!
11 B

JO LUMIÈRE

PAR FRANK GODWIN







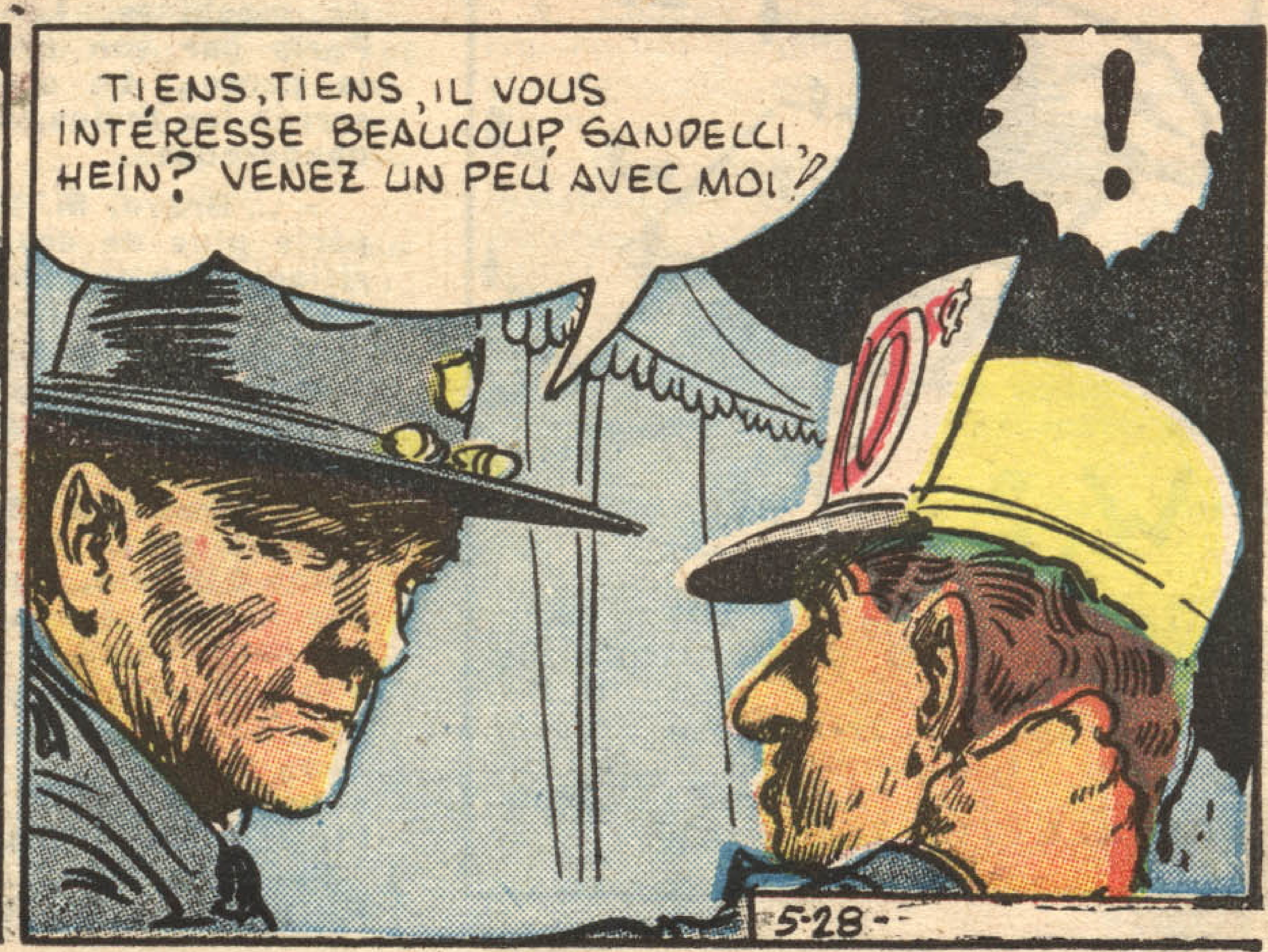












Sus aux Locomotives!

— Eh bien, mon cher ? Vos conclusions ?...

M. Mallet, inspecteur des ponts et chaussées, s'inclina devant le ministre des travaux publics et commença d'une voix d'abord neutre qui s'exaltait rapidement :

— Selon les ordres que j'avais reçus, Monsieur le Ministre, j'ai étudié sur place le chemin de fer **ATMOSPHERIQUE** de Kingston à Dalkey (Irlande). C'est une merveille ! Point de locomotive ahanante et soufflante, crachant son charbon, souillant l'air de sa fumée ! Le train glisse sur les rails sans qu'on s'en aperçoive ! Point de bruit comme dans les chemins de fer à vapeur ! Malgré les craintes des adversaires de ce système de propulsion, le convoi s'est immobilisé à son terminus avec facilité !... Je me permets de déposer deux rapports, Monsieur le Ministre. L'un conclut à la supériorité évidente du chemin de fer atmosphérique, appelé, à mon avis, à détrôner la locomotive à vapeur. L'autre fournit toutes précisions pour la construction possible d'une voie d'essai de ce genre, de Nanterre à Saint-Germain !...

Cette conversation se déroulait au ministère des travaux publics, au début de l'année 1844, voici très exactement cent ans. Il ne s'agissait de rien moins que de déchaîner une offensive contre les locomotives, ces monstres suants et poussifs, crachant feu et flammes...

L'Irlande, pour la première fois, venait d'expérimenter un nouveau type de chemin de fer **SANS LOCOMOTIVE** : écoutez bien... Entre les deux rails était déposé un tuyau de fonte, d'un diamètre de 63 cm., fendu sur toute sa longueur à sa partie supérieure. Dans ce cylindre pouvait circuler un piston, portant une solide tige métallique passant par la fente du tuyau. Une longue lanière de cuir souple obturait la fente.

On fixait à la tige de fer le premier wagon du convoi, et grâce à des machines pneumatiques, disposées à la gare « terminus », on faisait le vide dans le tuyau. « La nature a horreur du vide », eussent dit les anciens. Les ingénieurs, eux, démontraient que la pression atmosphérique repoussait le piston... Le fait est que le convoi avançait, sans secousses, sans fumée !

Une merveille !... M. Mallet revenait, enthousiasmé, de son voyage d'étude ! Une vague d'optimisme balaya les bureaux techniques : fini, la locomotive ! Gloire au **CHEMIN DE FER ATMOSPHERIQUE** !

Les Pouvoirs Publics firent merveille : le 5 août 1844, le gouvernement votait un crédit de 1.800.000 francs. La ville de Saint-Germain ajouta 200.000 francs. Les travaux commencèrent...

Et trois ans plus tard, on procédait aux essais.

« Jusqu'au pont de Montesson, imprimait un journal de l'époque, le trajet s'accomplit sur l'ancien chemin de fer. Là commence la route atmosphérique. Deux kilomètres et demi de tuyau, serpentant entre les rails ! Un pont de dix arches sur la Seine ! Un viaduc de vingt arches ! Un souterrain passant sous la terrasse de St-Germain !... Les machines pneumatiques font merveille : le piston, entraînant les wagons, se précipite sur la pente légère. Nous passons comme un éclair sur le pont, sur le viaduc... Trois minutes dans le calme et le silence absolu, tandis que la campagne se déroule à nos côtés... Saint-Germain !... Puis le retour : là, nul besoin de machines. Le convoi redescend vers Paris par son propre poids, entraîné par la pente... Le conducteur doit seulement serrer les freins, car la vitesse deviendrait dangereuse...

» ... Bravo, M. Mallet ! Et qu'on ne nous parle plus de ces monstres à vapeur, terrifiant le bétail dans les prairies !... »

Hélas ! M. Mallet ne triomphe pas !

Certes, ce mode de transport est particulièrement agréable. Mais il ne « couvre pas ses frais » !...

— Comment, Monsieur Mallet ?... Vous accomplissez, sur cette ligne Nanterre-Saint-Germain, un voyage de trois minutes par heure, et vos chaudières fonctionnent en permanence ?

— Pardon, Monsieur le Ministre ! Nous ne pouvons laisser tomber les feux, mais nous fermons la clef de la cheminée, et nous activons le tirage par ventilateur à l'instant de l'utilisation !

— N'importe ! Quelle dépense inutile ! Et puis... votre tuyau est bien gênant ! Les charrettes ne peuvent le franchir, d'où nécessité de tous ces ponts que vous avez dû construire au-dessus des rails... Et puis... je vous propose d'établir un embranchement sur cette voie, vous me répondez que c'est pratiquement impossible !

M. Mallet baisse la tête.

Le ministre hésite encore : plusieurs lignes importantes sont à établir... A quoi se résoudre ? Locomotive, ou chemin de fer **ATMOSPHERIQUE** ?...

L'avenir des chemins de fer va se décider : comment seront établis les réseaux futurs ?

Et voici qu'entre un expert.

Il apporte le résultat des vérifications et des totalisations auxquelles il s'est livré.

— Comment, Monsieur Mallet ?... Les Chambres votent un crédit de 1.800.000 francs pour 6 km. de voie, Saint-Germain ajoute 200.000... soit 2 millions pour six kilomètres... Vous ne construisez que deux kilomètres et demi... Et vous trouvez moyen de dépenser **SIX MILLIONS** !

— Hélas, Monsieur le Ministre ! Le procédé a ses défauts...

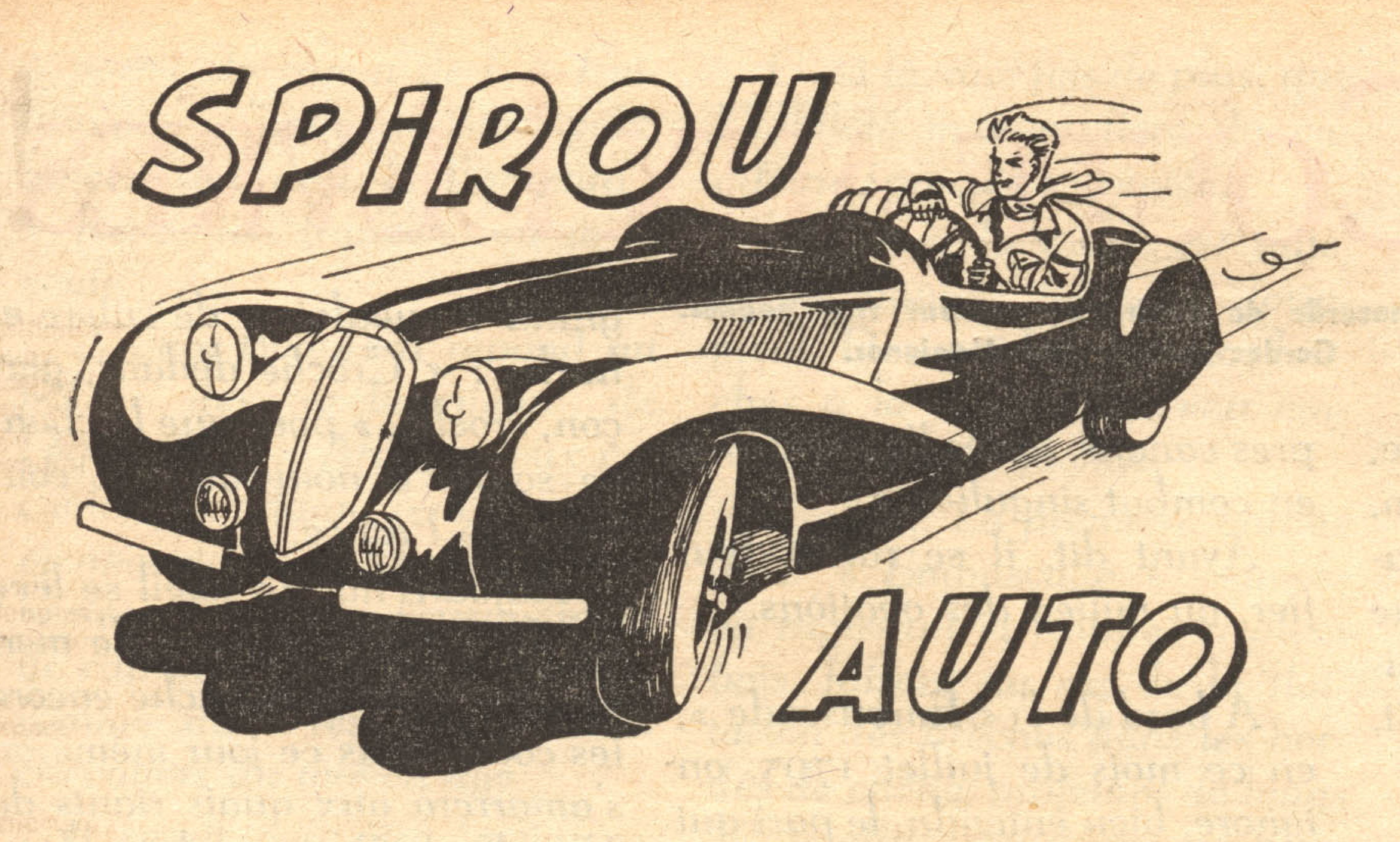
La cause est entendue !...

La locomotive, « monstre suant et poussif, crachant feu et flammes », triomphe dans la lutte !

N'importe : si l'**ATMOSPHERIQUE** avait triomphé, quel bouleversement : imaginez nos rapides actuels, fonçant à du cent à l'heure entre deux talus, sur les viaducs, dans les souterrains, sans locomotive, et surtout sans bruit !...

Dommage, que le chemin de fer de M. Mallet ait perdu la partie !

Y. D.



LE SALON DE PARIS

ETUDE D'ENSEMBLE (suite et fin)

Nous avons vu, la semaine passée, quelles sont les normes de la voiture de demain. Un point reste à ce sujet un mystère certain: la turbine. Remplacera-t-elle le moteur à pistons ? On ne peut encore le dire. En fait, de graves problèmes se posent au technicien chargé d'élaborer une voiture à turbine, et la belle réalisation anglaise ROVER ne constitue qu'une machine d'expérience.

Pour en terminer avec la construction française, citons deux nouveautés :

1. HOTCHKISS. — Cette vieille maison, si souvent victorieuse au rallye de Monte-Carlo, présente un nouveau modèle : l' « ANJOU ». Cette voiture aux lignes sobres possède à l'arrière la suspension à flexibilité variable de l'ingénieur Grégoire.

2. RENAULT. - Début de la série « COLORALE ». — Destinées, en ordre principal, aux exploitations agricoles et aux colonies, les voitures de cette série sont équipées du moteur « 85 », qui a fait ses preuves sur la Primaquatre 11 CV. Ces véhicules, carrossés en « Estate-car » (ou « Break » ou « Station-Wagon », comme vous voulez), sont caractérisés par une grande robustesse.

Ajoutons enfin que quelques indiscrétions, très précises d'ailleurs, nous apprennent que SIMCA prépare un tout nouveau modèle destiné à remplacer ses « 1.200 » actuelles.

L'automobile italienne.

L'Italie, je vous l'ai déjà dit, est le paradis de l'automobile. L'extraordinaire vitalité de l'industrie transalpine s'explique assez facilement si nous étudions la mentalité des Italiens. Vous savez sans doute que les conducteurs de ce pays sont des connaisseurs. Ce sont des amoureux de la mécanique et des passionnés du pilotage. Pour eux, la voiture n'est pas simplement un véhicule plus commode que le tram et destiné à promener, le dimanche, madame et son petit chien ! Ce n'est pas non plus un salon où l'on dort, mange, fume, boit et où parfois même on conduit !

Il faut se rappeler que les automobilistes italiens conduisent très vite et avec une belle virtuosité ; ils appartiennent visiblement à la classe qui a produit les Ascari, Fagioli, Varzi et autres Villoresi. En Italie, la voiture « pépère » à 6 places, avec « confort moderne », n'a aucune chance de succès. Il faut plus que cela !

L'automobiliste italien n'est pas facile à contenter et exige une tenue de route hors pair, des lignes racées et des reprises fulgurantes. Dès lors, il ne faut pas s'étonner de la merveilleuse qualité des voitures italiennes ; capables de performances hautement sportives, elles sont les seules à surclasser, dans certains cas, les voitures françaises.

La FIAT 1.400, fille cadette des grosses usines turinoises, possède les caractéristiques du type italien, mais malheureusement atténuées. Pourquoi ? Simplement parce qu'il fallut songer à l'exportation, et tout le monde, loin de là, n'est pas un virtuose enthousiaste du « macaron » (pour les non-initiés : macaron remplace volant) ! Chez nous, le client-roi exige un moteur silencieux, de la place pour six personnes et le plus de facilités possible.

Néanmoins, un conducteur doué, pilotant une FIAT 1.400 sur les routes belges, réalisera de fameuses moyennes et ne devra pratiquement se méfier que de certaines machines françaises à tenue de route bien connue !

ALFA-ROMEO, non battue en compétition, présente cette année un nouveau racer : une 4 cylindres de 1.900 centimètres cubes. Ah ! mes amis ! quelle merveille ! Sa ligne rappelle celle de ce petit démon qu'est la FERRARI. Piloter ce pur sang doit être un enivrement ! Je ne manquerai certainement pas de vous en parler un jour.

Quant à la LANCIA AURELIA, autre grand-routière rapide, vous avez eu l'occasion de l'étudier lors d'une de nos précédentes chroniques. La curieuse conception de son moteur d'une part, de sa suspension et de sa transmission d'autre part, vous est devenue — du moins je l'espère — familière.

L'automobile anglaise.

Le « gentleman-driver » est aussi un passionné, mais à un degré moindre que le pilote italien. L'Anglais aime le sport; la mécanique l'intéresse vivement. Je me rappelle le spectacle de ce lord, noble propriétaire d'immenses propriétés et de nombreuses voitures, travaillant, habillé d'un « bleu », le visage couvert de cambouis, sous le capot d'une JAGUAR grand sport.

Tous, vous connaissez la M. G. MIDGET, dont la nouvelle version « T. D. » est équipée de roues indépendantes et d'une direction à crémaillère. Cette jolie voiture sport, à l'aspect classique mais racé, atteint facilement le 140 km.-h. au chrono et enthousiasme son conducteur par des reprises en flèche. A ce sujet, il serait intéressant de faire un parallèle entre cette voiture et la SIMCA-8 SPORT.

Lorsque l'on s'installe au volant d'une anglaise typique (telle la RILEY, par ex.), la position de conduite se révèle merveilleuse. Le siège très bas, relevé aux genoux, le dossier fort incliné, d'une forme enveloppante, le volant placé tout près de la poitrine, sont exactement inspirés de la position adoptée dans les voitures de course.

Si les suspensions anglaises restent toujours assez fragiles pour nos pavés, les moteurs, les châssis et tous les organes annexes sont très bien exécutés.

Dans la catégorie tourisme, la RILEY suscite l'admiration par sa mécanique bien conçue : châssis-poutre léger et très rigide, suspension à barres de torsion, direction à crémaillère, superbe moteur à double arbre à cames en tête, boîte à 4 vitesses très bien échelonnées, commandée par un petit levier central.

Je me propose d'examiner bientôt avec vous la voiture de sport anglaise, qui présente des aspects souvent ignorés sur le continent.

L'automobile allemande.

Les voitures allemandes ont toujours été caractérisées par une solidité, une robustesse à toute épreuve.

MERCEDES, représentant typique de l'industrie allemande, garde ces qualités. Tant pis pour le poids ! La Mercédès 170 S, avec son moteur de 1.700 centimètres cubes à soupapes latérales, pèse 1.220 kilos. Alors, c'est une voiture de « père de famille », direz-vous ? Que non ! Toutes les théories abstraites, tous les savants calculs d'aérodynamisme ne valent pas l'expérience. C'est sur route, uniquement sur route, que l'on juge une voiture. Et pour la Mercédès, le jugement est très favorable. Ligne désuète ? Allons donc ! En quoi la ligne dite « New-look » est-elle supérieure à la beauté classique de la Mercédès ? La ligne n'est qu'une mode, très souvent, et seule l'élégance, qu'elle soit classique ou moderne, est à considérer.

D'ailleurs, ces arguments ne tiennent plus quand on étudie les « entrailles » de la Mercédès. Le châssis tubulaire, la suspension arrière à essieux oscillants comprimant d'impressionnants ressorts hélicoïdaux, les organes dessinés et construits avec un soin méticuleux, ont vite fait de convaincre celui qui sait juger. Mercédès n'était-il pas un spécialiste de la course ? Alors... Nous étudierons d'ailleurs la Mercédès, type parfait de la voiture allemande.

L'automobile américaine.

Je tiens d'un chroniqueur connu (Charles Faroux, je crois) cette amusante définition de la voiture américaine : « Vous prenez deux divans, les plus larges possibles, vous les fixez sur un plancher à roulettes. Autour de cela, vous faites une carrosserie et attachez devant, pour tirer l'ensemble, un gros moteur. Cela fait deux tonnes de métal, de tissus, de plastique, pour promener madame et son caniche. »

Cette caricature — il faut bien rire un peu — introduira la brève étude que nous allons faire de la voiture made in U. S. A.

Etudions d'abord le climat, qui détermine l'orientation de la technique. Le chauffeur américain se soucie autant de la mécanique que vous de votre permière trottinette. C'est un grand enfant qui aime les joujoux : radio, allume-cigares, boutons électriques mystérieux, insignes chromés, etc... Mais, par contre, les pédales et organes de commande sont ses ennemis jurés. Quoi, en ce siècle atomique, me fatiguer à conduire ? Je veux être tranquille, et que la voiture me conduise !

Bref, le client américain ne regarde même pas la mécanique de sa future voiture, son choix sera guidé par certains détails que vous connaissez maintenant. D'autre part, les routes américaines présentent l'aspect de monotones rubans rectilignes, où tout virage, tout croisement, tout passage étroit, sont évités, où la vitesse est réglementairement limitée à 60 ou 80 km.-h.

En tenant compte de toutes ces considérations... climatiques, si j'ose dire, il nous sera facile de comprendre la conception américaine. Il est dès lors logique, en effet, que la voiture américaine reste on ne peut plus classique.

1. Châssis lourd et peu rigide : Cette conception permet la construction en très grande série, en facilitant le travail à la chaîne.

2. Gros moteur à faible rendement volumétrique : L'Américain veut un moteur silencieux et nécessitant peu de changements de vitesse.

3. — Suspensions molles : Sur autostrade, à allure modérée, cette conception n'a évidemment que des avantages, aussi longtemps qu'il ne se présente ni cassis ni virages serrés.

4. Directions indirectes, mais très douces.

Il est cependant une évolution qu'on ne peut passer sous silence. Je veux parler des transmissions et boîtes automatiques. Si ces solutions ne sont pas favorables au rendement, elles remplissent d'aise ceux qui n'ont jamais vu dans le levier de vitesses qu'un incompréhensible et énervant organe. Nous voilà bien loin des concepts italiens, n'est-il pas vrai ?

STARTER.

De la Coupe aux Lèvres

**On hasarde de perdre en voulant trop gagner.
Gardez-vous de rien dédaigner.**

Que chacun se rassure, je n'ai d'autre dessein, en évoquant ici une fable célèbre de La Fontaine, que de regretter, pour certain capitaine de frégate, qu'elle soit, pour lui, restée lettre morte.

Je m'explique.

La chose s'est passée en 1793. Chacun sait qu'à cette époque, le monde entier regardait la France se débattre dans les terribles convulsions de la révolution.

Ces événements défrayaient toutes les conversations, non seulement en France, mais aussi à l'étranger. Dans les cercles maritimes anglais en particulier, on regardait avec une joie non dissimulée décliner la Marine française, cette marine qui avait si fièrement tenu tête, sur tous les océans, à la vieille et célèbre Navy.

On n'avait pas assez de sarcasmes et de mépris pour ces navire délabrés, mal entretenus faute de crédits, mal commandés faute d'officiers de valeur, mal montés faute d'équipages aguerris et disciplinés. De cet avis était justement le capitaine anglais Georges Courtenay, commandant la frégate « Boston ». Son dédain pour les marins de la Révolution était si total qu'au cours d'une fête, la chaleur du banquet aidant, il fit un pari stupide.

Sanglé dans son uniforme noir et or, il se leva, verre en main, et porta cet étrange toast: « Je bois à la destruction prochaine de la frégate française l' « Embuscade », qui doit faire escale ici bientôt et que j'enverrai par le fond, de mes propres canons, après l'avoir défiée en combat singulier. »

Ayant dit, il se rassit, tout fier, au milieu des ovations.

A bord de l' « Embuscade », en ce mois de juillet 1793, on ignore, bien entendu, le pari qui vient d'être lancé. La frégate, après avoir arraisonné vingt-six navires marchands ennemis, fait route sur New-York, pays neutre, pour y compléter ses vivres et réparer son gréement.

On reconnaîtrait difficilement le délabrement et l'insubordination dont fit état Courtenay le jour de son pari. Est-ce là un équipage de forbans ? Un navire délabré ? Même un profane ne s'y tromperait pas.

Les gars qui montent la frégate française sont tous de fameux marins à qui les coups de chien ne font pas peur. Et celui qui commande à bord, c'est Bompard. Certes, ce n'est pas un officier d'antichambre. Il ignore l'art de faire des ronds de jambe et des cérémonies et se sent beaucoup plus à l'aise sur sa dunette qu'à un banquet.

Parce qu'il est brave et savant manœuvrier, son équipage a en lui une confiance totale. En bien des rencontres dont l'issue devenait douteuse, Bompard n'a eu qu'à emboucher son grand « gueuloir » de cuivre et hurler : « Croche dedans, garçon, croche. » pour que la chance sourie à nouveau aux couleurs de France.

Aujourd'hui, le soleil se lève sur la dernière journée de mer. La brume de terre cache encore les côtes, mais ce jour même on s'amarrera aux quais riants de New-York. Dans quelques heures, on pénétrera dans les eaux neutres de l'Amérique.

Soudain, de la vigie, une voix tombe : « Voile droit devant. »

Si près de terre, cela n'a rien d'extraordinaire. Peut-être même est-ce un pilote ?

Bompard examine l'arrivant à travers sa lunette d'approche.

« Hum ! non, ça n'est pas un pilote, ni même un commerçant, car la mâture est bien trop haute. Une frégate, sûr. »

A contre-bord, les vitesses s'ajoutent, et l'autre, là-bas, grossit à vue d'œil. Pas de doute. Navire de guerre. Anglais ? Français ? Américain ?

Mais quelle diable de route fait-il donc, ce bateau ? Voyez, il vient insensiblement sur tribord, de telle sorte que, lorsqu'il sera à notre hauteur, il aura l'avantage du vent. C'est ainsi qu'on fait lorsqu'on veut se battre.

« Branle-bas de combat ! »

Raisonnablement, ce ne peut être qu'un Anglais. On va se préparer à le recevoir avec tous les égards auxquels il a droit.

Effectivement, c'est Courtenay, bien reposé de trois jours d'escale, qui arrive à fond de train sur son « Boston » bourré de munitions, coque bien grattée, gréement dûment révisé, équipage décidé à tout. Courtenay, qui tient à gagner son pari, et, sûr de lui, met en panne

Connaissez-vous le « bistouri électrique » ?

C'est une fine aiguille dans laquelle passe un courant électrique. Ce bistouri possède l'avantage de cautériser — c'est - à - dire d'empêcher le sang de couler — en même temps qu'il coupe. Les médecins peuvent ainsi opérer sans être gênés par les flots de sang.

à portée de canon de l' « Embuscade », pour, au porte-voix, lancer son défi à Bompard : « Rends-toi, français, ou je te coule ! »

A quoi Bompard répond au milieu des acclamations de l'équipage : « Ah ! tu veux me couler, Goddam ? Eh bien, viens-y donc. » Et, barre renversée, il change brusquement de cap pour prendre du champ comme dans les tournois des chevaliers du moyen âge.

Il serait peut-être fastidieux de décrire les phases de la lutte, bordée par bordée. Avant d'ouvrir le feu, Bompard est descendu dans les batteries et les gaillards, et, par quelques paroles familières, a recommandé à chaque chef de pièce de « tirer à couler bas », c'est-à-dire à la flottaison.

C'est là, une fois de plus, que l'habileté manœuvrière du capitaine français se révèle.

En effet, la mer s'est faite, et les navires tanguent fortement. Donc, si l'on fait des brèches à la flottaison, l'eau embarquera avec facilité.

Rran !... La première bordée de l' « Embuscade » s'envole en rugissant et frappe en plein bois, faisant au ras de la flottaison des brèches dans les bordés de chêne, projetant de longs éclats effilés qui viennent blesser les canonniers ennemis sur leurs pièces.

De son côté, le « Boston » n'a pas été en reste et a tiré, lui, à triple charge, dans la mâture. Les deux adversaires sont de valeur. Boulets ramés, charges de mousqueterie, se croisent en sifflant dans l'air plein de fumée.

Le combat s'éternise.

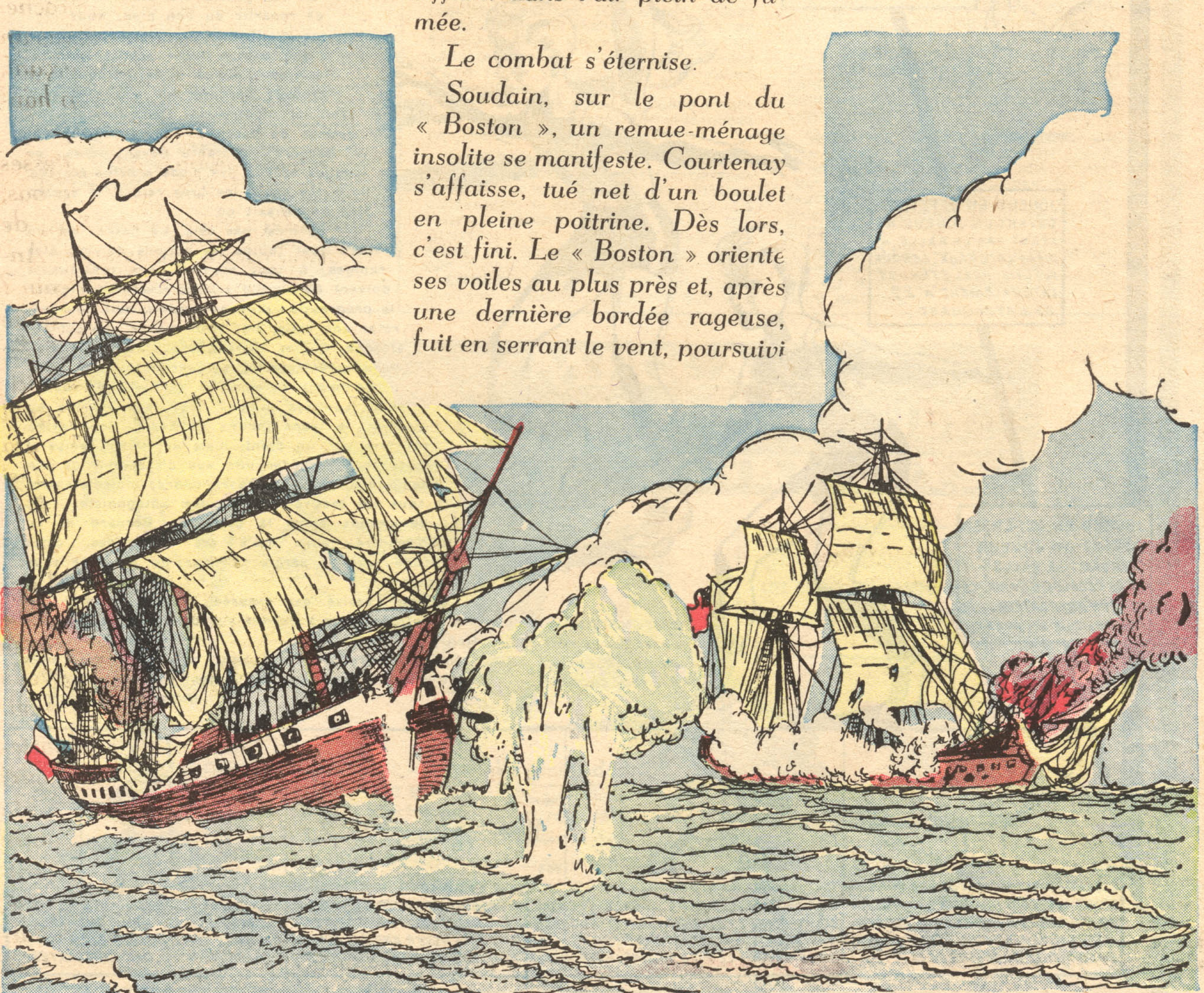
Soudain, sur le pont du « Boston », un remue-ménage insolite se manifeste. Courtenay s'affaisse, tué net d'un boulet en pleine poitrine. Dès lors, c'est fini. Le « Boston » oriente ses voiles au plus près et, après une dernière bordée rageuse, fuit en serrant le vent, poursuivi par les hourras frénétiques des Français.

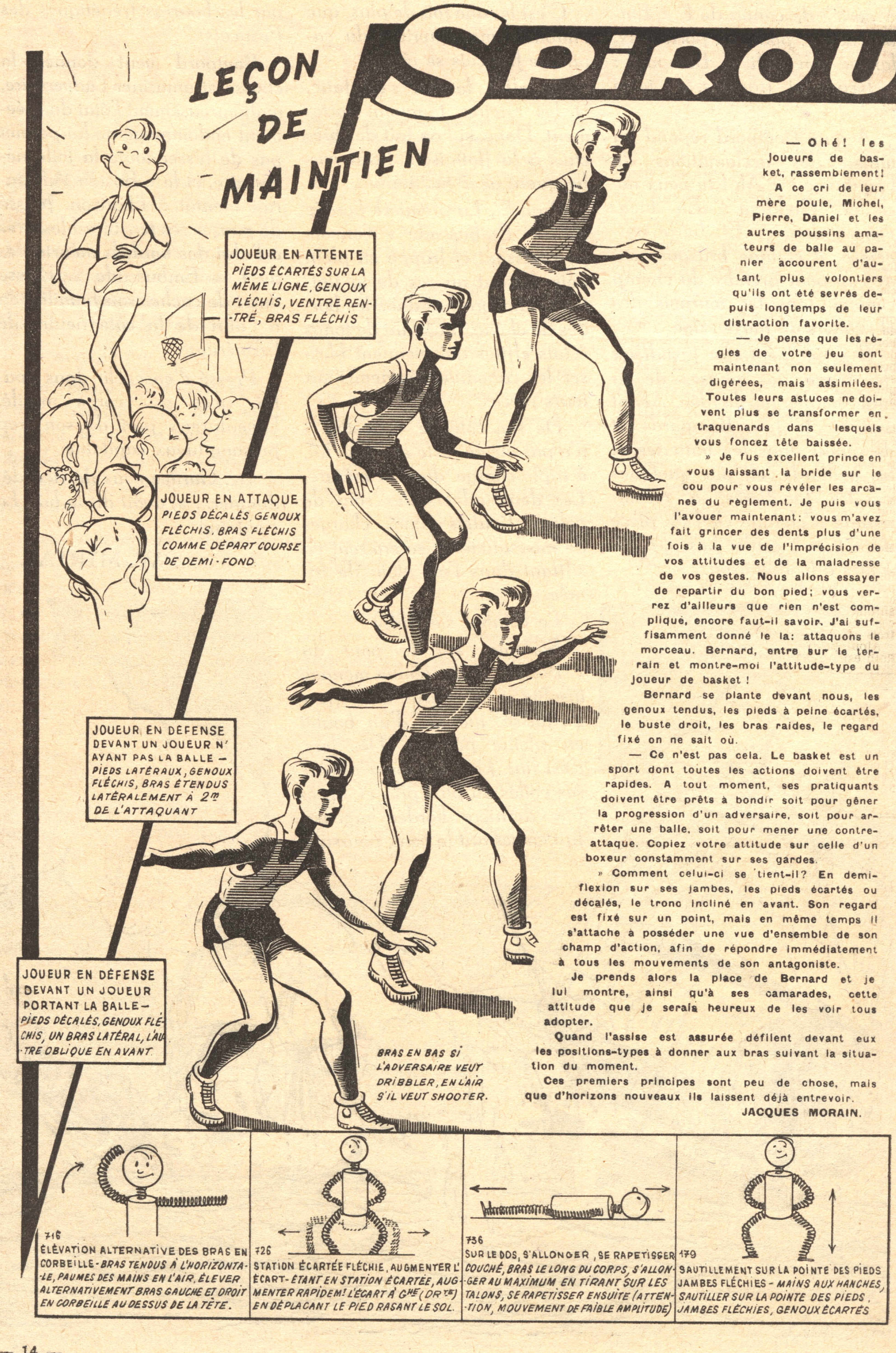
Bompard veut donner la chasse et amariner l'adversaire, malheureusement l'état du gréement endommagé ne lui permet pas de hisser toute la toile nécessaire, et le « Boston » disparaît bientôt à l'horizon, pressé de panser ses terribles blessures à l'abri des bordées meurtrières de l' « Embuscade ». Pressé aussi de cacher son humiliation à l'abri de la côte neutre de l'Amérique.

Pressé d'ensevelir dans l'oubli, avec son corps mutilé, l'aventureux pari de son trop présomptueux capitaine.

« ...Gardez-vous de rien dédaigner... », avait dit le bon La Fontaine.

W. MYRTAL.





— Ohé! les joueurs de basket, rassemblement! A ce cri de leur mère poule, Michel, Pierre, Daniel et les autres poussins amateurs de balle au panier accourent d'autant plus volontiers qu'ils ont été sevrés depuis longtemps de leur distraction favorite.

— Je pense que les règles de votre jeu sont maintenant non seulement digérées, mais assimilées. Toutes leurs astuces ne doivent plus se transformer en traquenards dans lesquels vous foncez tête baissée.

» Je fus excellent prince en vous laissant la bride sur le cou pour vous révéler les arcanes du règlement. Je puis vous l'avouer maintenant: vous m'avez fait grincer des dents plus d'une fois à la vue de l'imprécision de vos attitudes et de la maladresse de vos gestes. Nous allons essayer de repartir du bon pied; vous verrez d'ailleurs que rien n'est compliqué, encore faut-il savoir. J'ai suffisamment donné le la: attaquons le morceau. Bernard, entre sur le terrain et montre-moi l'attitude-type du joueur de basket !

Bernard se plante devant nous, les genoux tendus, les pieds à peine écartés, le buste droit, les bras raides, le regard fixé on ne sait où.

— Ce n'est pas cela. Le basket est un sport dont toutes les actions doivent être rapides. A tout moment, ses pratiquants doivent être prêts à bondir soit pour gêner la progression d'un adversaire, soit pour arrêter une balle, soit pour mener une contre-attaque. Copiez votre attitude sur celle d'un boxeur constamment sur ses gardes.

» Comment celui-ci se tient-il? En demi-flexion sur ses jambes, les pieds écartés ou décalés, le tronc incliné en avant. Son regard est fixé sur un point, mais en même temps il s'attache à posséder une vue d'ensemble de son champ d'action, afin de répondre immédiatement à tous les mouvements de son antagoniste.

Je prends alors la place de Bernard et je lui montre, ainsi qu'à ses camarades, cette attitude que je serais heureux de les voir tous adopter.

Quand l'assise est assurée défilent devant eux les positions-types à donner aux bras suivant la situation du moment.

Ces premiers principes sont peu de chose, mais que d'horizons nouveaux ils laissent déjà entrevoir.

JACQUES MORAIN.

Des Nouvelles du Concours

Cette fois, nous avons achevé le pointage de tous les bulletins. Et ceci nous permet de vous donner enfin la réponse idéale à la question qui vous avait été posée : **Quels sont les trois plus grands champions belges de tous les temps ?**

Deux noms se retrouvent dans la presque totalité des réponses. Ce sont ceux de Joseph Scherens et de Gaston Reiff, l'ordre de préférence jouant en faveur du crack cycliste. De ce côté, pas de surprise en vérité, car ces deux hommes sont sans aucun doute ceux qui ont le plus contribué au bon renom du sport belge sur le plan international.

Par contre, pour la troisième place, les avis ont été beaucoup plus partagés. Finalement, c'est le boxeur Gustave Roth qui a rallié le plus grand nombre de suffrages, précédant de peu les cyclistes Philippe Thys, Van Hauwaert, Schotte, le footballer Raymond Braine et l'athlète Mostert. De très nombreux concurrents ont d'ailleurs voté pour d'autres sportifs, et notamment pour Sylvère Maes, Van Steenbergen, Cyrille Delannoit, Jef Mermans, etc...

Ainsi, ceux qui auront voté : Scherens, Reiff et Roth se verront attribuer 125 points. Ceux qui ont désigné ces trois champions, mais dans un ordre différent, auront soit 75 soit 50 points. Enfin, ceux qui n'auront désigné que deux des trois élus recevront 25 points.

Ajouterai-je que le choix de Gustave Roth est parfaitement légitime. Roth, qui fut reconnu avant la guerre comme champion du monde par la Fédération Européenne de boxe, fut un remarquable boxeur. Non pas un de ces « costauds » qui ne songent qu'au « coup dur », mais un styliste, un escrimeur du poing, un de ces athlètes qui ont permis à certains de dire de la boxe que c'était un « noble art ».

⁂

Une petite rectification : je m'aperçois, et je m'en excuse auprès de nos amis, que j'ai commis une erreur de plume en publiant les réponses types, il y a quinze jours. J'ai omis de signaler la victoire de l'équipe cycliste routière belge aux Jeux Olympiques de 1948. On arrive donc ainsi au total de 10 succès belges au J. O., ce qui permet d'attribuer 10 points par réponse exacte, soit un total de 100 points pour l'ensemble de la question.

⁂

Pour ce qui est de la publication des résultats, il nous faut vous demander encore de la patience : nous sommes — et vous êtes aussi — victimes de l'énorme succès du concours. Nous avons reçu des centaines de réponses qu'il faut étudier méthodiquement. Le travail de cotation de la dernière étape, en particulier, est délicat.

Sachez simplement, amis concurrents, que nous ne perdons pas de temps et que notre hâte n'est pas moins grande que la vôtre.

KIKI.

Grosse activité chez les footballers A. d. S.

Dans tous les coins du pays, les matches d'entraînement qualificatifs au championnat Spirou 1950-1951 se succèdent, disputés comme il se doit dans une atmosphère de franche camaraderie.

Une quarantaine d'équipes jouent régulièrement, et il apparaît d'ores et déjà que la tâche du Comité de Sélection, dans deux mois, sera fort délicate lorsqu'il s'agira de désigner d'une façon équitable les huit quart de finalistes.

En attendant, voici quelques informations qui nous sont communiquées par les animateurs de clubs :

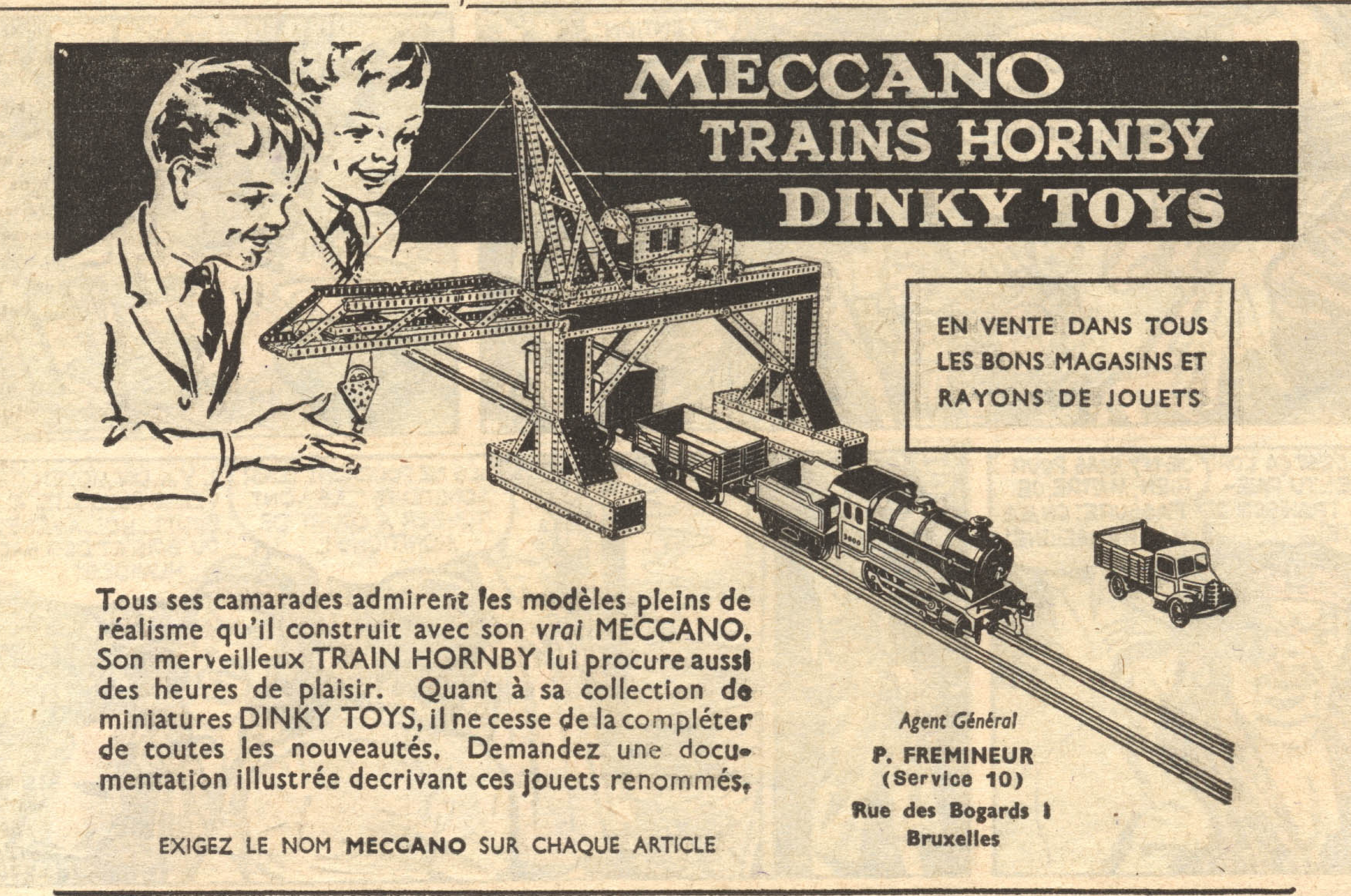
GENAPPE. — L'équipe A. d. S. a été reconstituée à l'initiative de Jacques Eucuepoel, 29, rue du Château de Lothier, à Genappe (Brabant). La saison a débuté par deux succès sur Ottignies : 9-3 et 0-4. L'équipe est jeune (le plus âgé a 17 ans), mais elle donne entière satisfaction.

LOBBES. — Le « onze » de Roger Dufrêne continue : victoires 5-0 sur Buvrinnes et 6-2 sur La Docherie. Au premier novembre, le F. C. Lobbain comptait 6 victoires sur 7 matches joués.

SAINT-GILLES, BRUXELLES. — Notre ami Wieme Audoine, 9, rue du Lycée, à Saint-Gilles, et quelques anciens éléments de Moolenbeek FC (qui fut, il y a deux ans, battu en quart de finale par Seraing : 3-0) ont décidé de reconstituer un club sous le nom de Rapid Saint-Gillois. Disposant d'un terrain magnifique, le Rapid voudrait organiser des matches avec quelques clubs bruxellois et brabançons. Le Rapid serait également heureux d'accueillir quelques nouveaux joueurs.

WOLUWE - SAINT - LAMBERT. — Une équipe vient d'être constituée à Woluwé-Saint-Lambert ; elle cherche à organiser des matches dans la région bruxelloise. Ecrire à G. Simoens, 37, avenue de la Semois, à Bruxelles.

BRUXELLES. — Une jeune équipe a été formée par Pierre Sengier, 28, rue du Melon, à Bruxelles. Lui écrire pour matches.



LE DRAGON NOIR



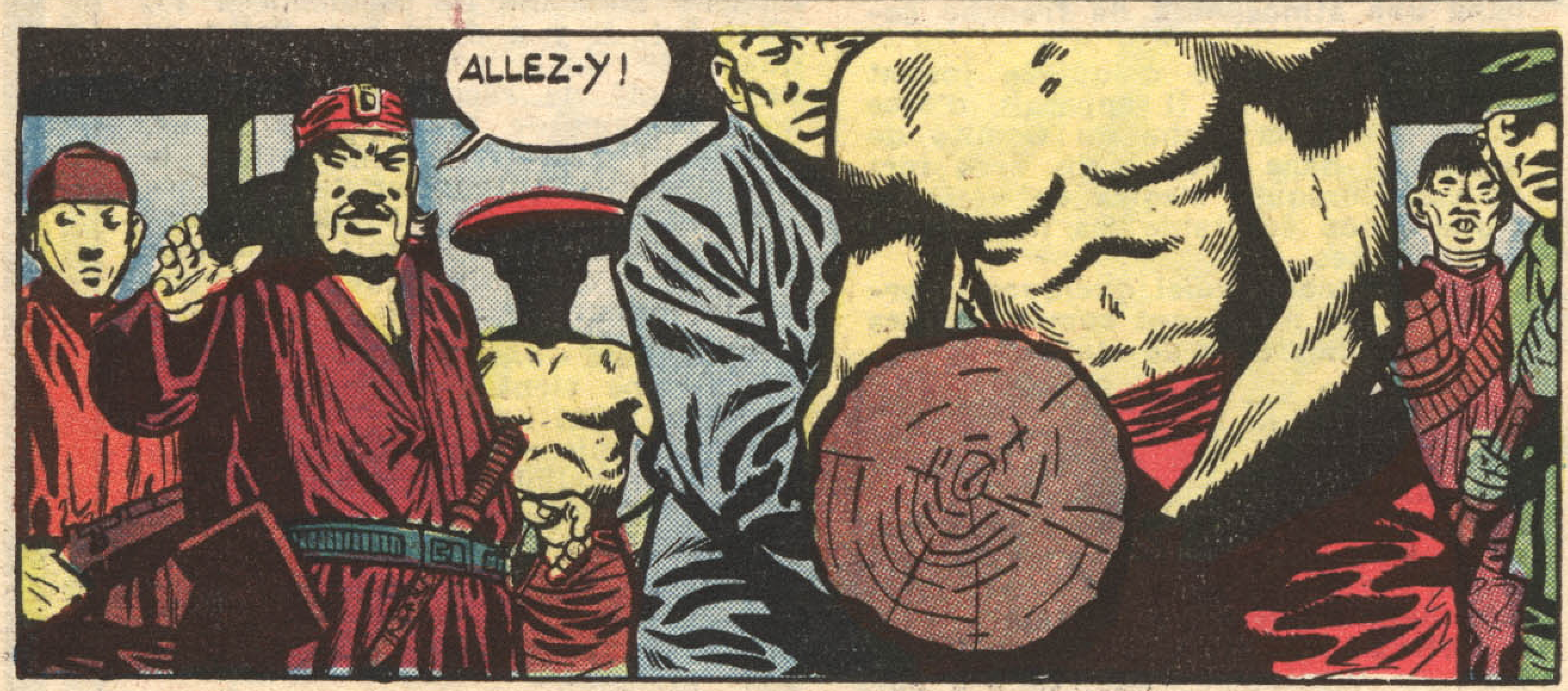
Porteurs de plans stratégiques vitaux, Buck Danny et ses compagnons, fuyant la zone japonaise, se sont embarqués sur un navire portugais, cachés dans des cercueils. Mais le cargo est attaqué par des pirates, persuadés que les cercueils contiennent en réalité un trésor.

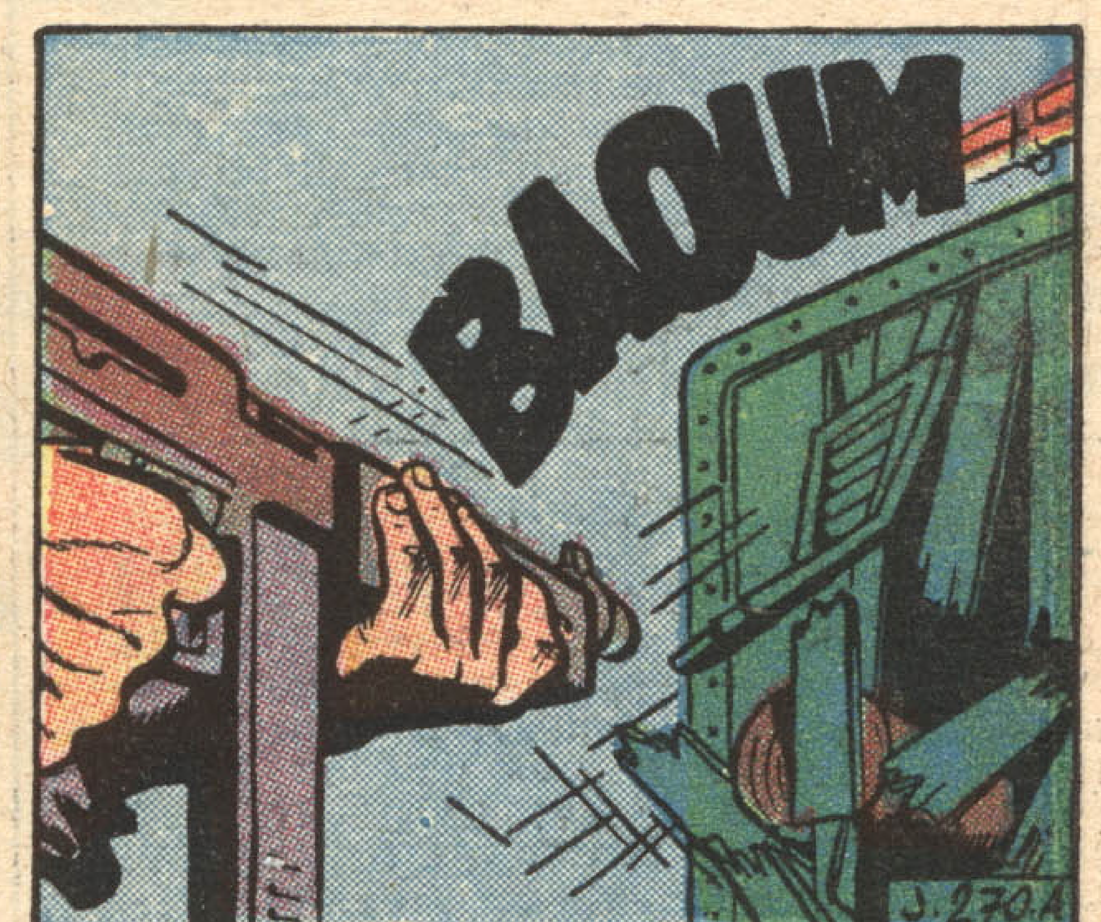




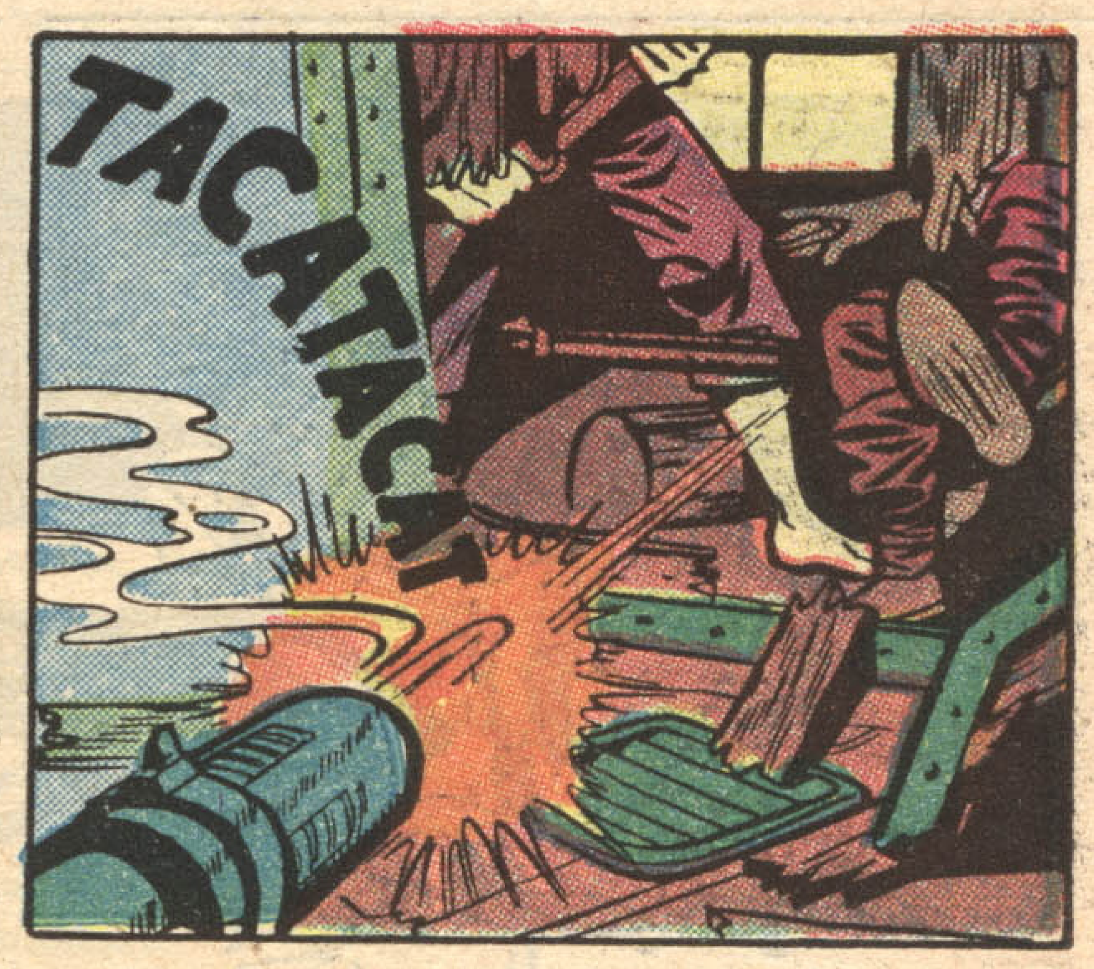




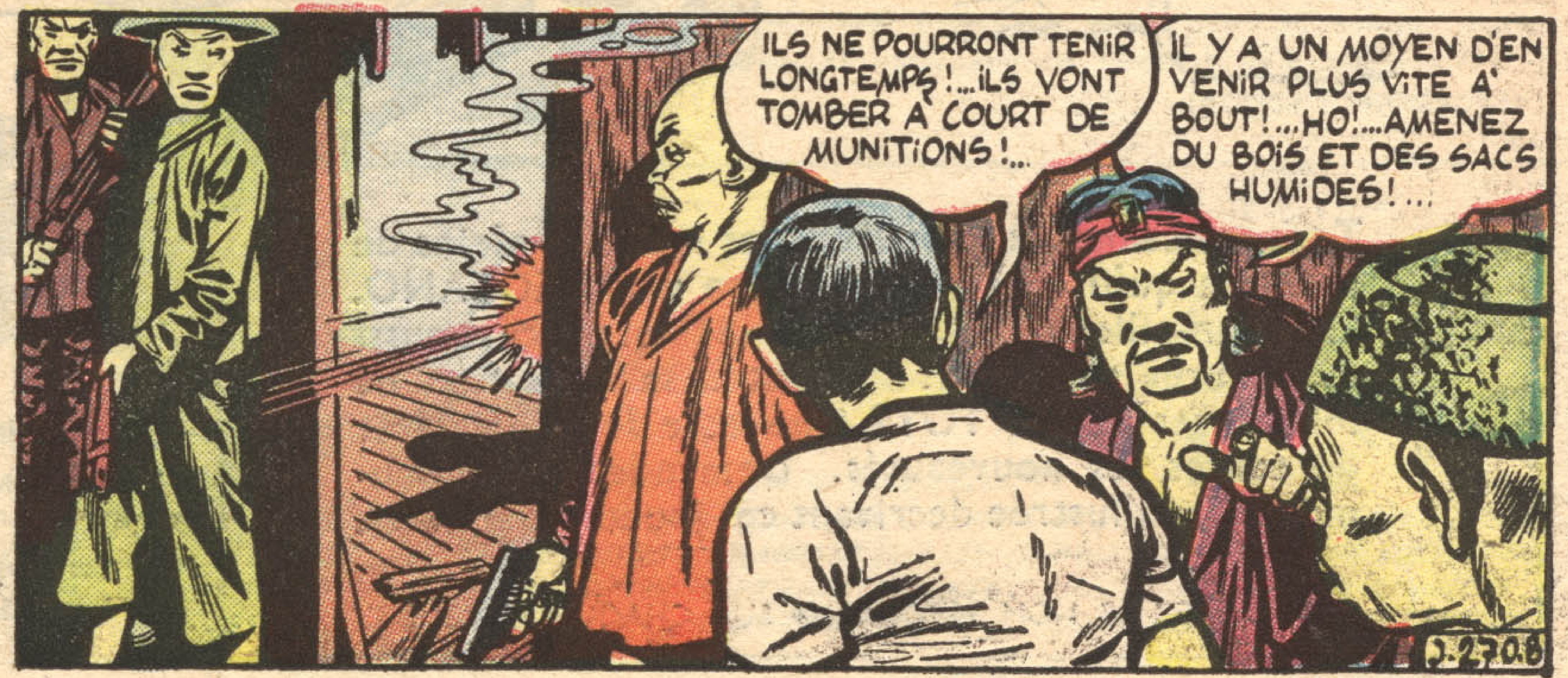


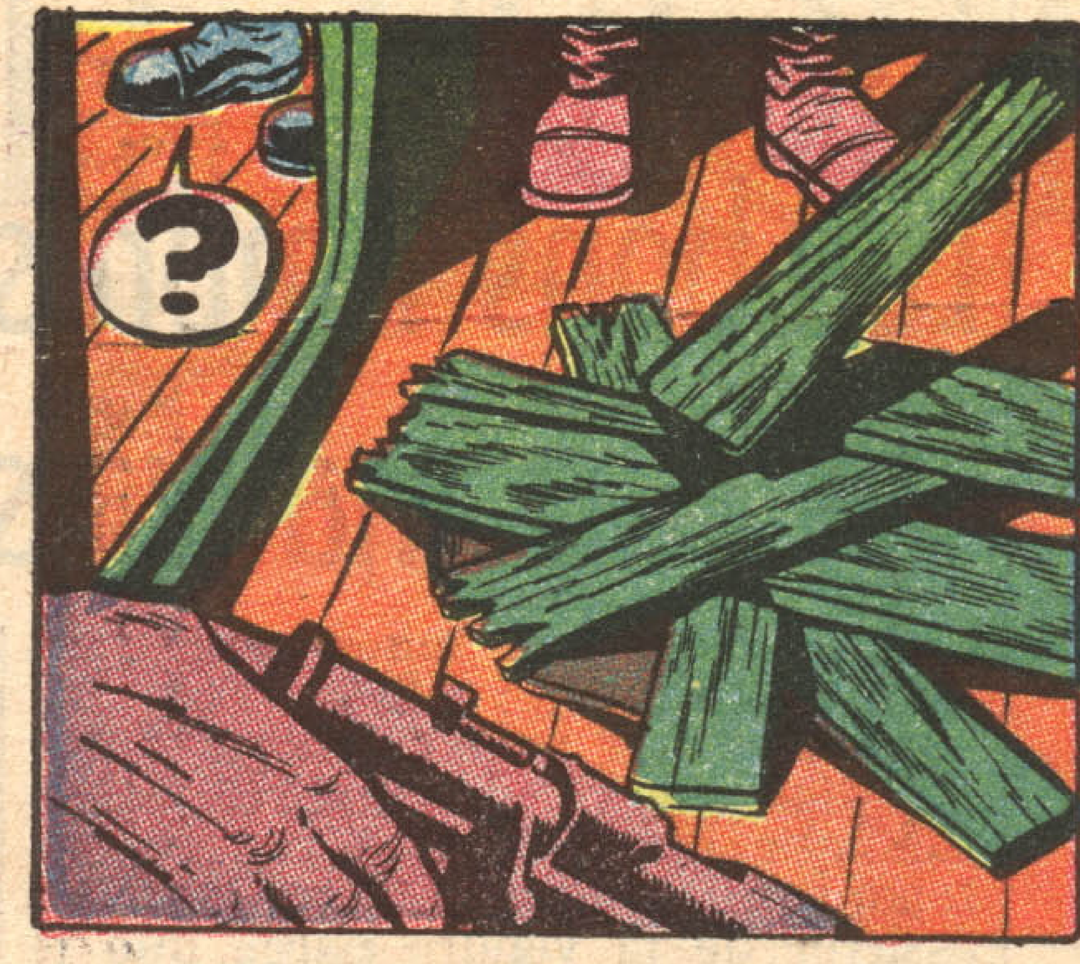











?

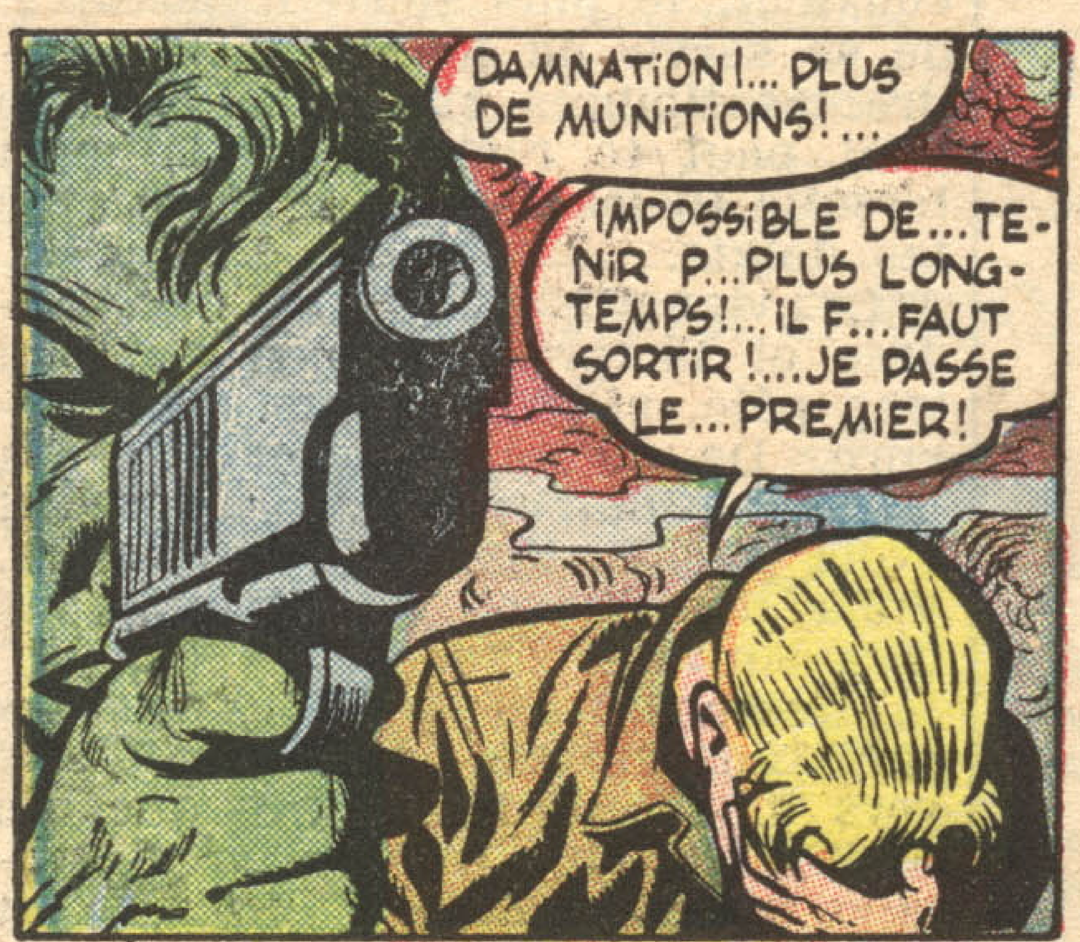

MON DIEU, QUE VONT-ILS FAIRE ?...
PEUT-ÊTRE UNE BARRICADE!
HÉLAS! NON!... JE CROIS PLUTÔT QU'ILS ESSAIENT DE NOUS ENFUMER POUR NOUS OBLIGER À SORTIR!...


C'EST ASSEZ!... METTEZ-Y LE FEU!


!
DU BOIS MOUILLÉ! ALLONS!... ALIMENTEZ CE BRASIER, ET FEU À VOLONTÉ! IL FAUT LES EMPÊCHER DE LE DISPERSER OU DE L'ÉTEINDRE!...


VOILÀ BIEN CE QUE JE CRAIGNAIS!
NOUS ALLONS ÊTRE ASPHYXIÉS!... IL FAUT FONCER À TRAVERS TOUT!...
AHEM!... AHEM!...
ET NOUS FAIRE CUEILLIR À COUPS DE FUSIL À LA SORTIE!...
OOH!... JE NE VOIS PLUS! J'ÉTOUFFE!


HÉ!... LÀ-DEDANS!... RENDEZ-VOUS!... VOUS AUREZ LA VIE SAUVE!
J. 271-A


DAMNATION!... PLUS DE MUNITIONS!...
IMPOSSIBLE DE... TENIR P... PLUS LONGTEMPS!... IL F... FAUT SORTIR!... JE PASSE LE... PREMIER!


NE TIREZ PAS!... NOUS NOUS RENDONS!
MAIS... PAR MONG-TSEU!... CES UNIFORMES!... CE SONT DES AMÉRICAINS!... OH!... JE COMPRENDS!


VOILÀ DONC LES PRÉCIEUX COLIS QUE CONTENAIENT CES FAMEUX CERCUEILS! HÉ! HÉ!... LE BUTIN N'EST PAS SI MAUVAIS!...
ÉCOUTE!... TU ES PIRATE, MAIS TU ES CHINOIS! NOUS SOMMES TES ALLIÉS, NOUS AVONS UNE MISSION À REMPLIR! REMETS-NOUS EN LIBERTÉ... TU EN SERAS RÉCOMPENSÉ PLUS TARD!...


VOUS TOMBEZ MAL! REGARDEZ!
MALÉDICTION!
LE "DRAGON NOIR!"
J. 271-B



Georges Orban, de Verviers, chante « Le Soir » en termes fort simples, mais émus :

Quand le soir descend,
Il apporte la douceur de la nature,
Et mon cœur d'enfant
En saisit les joies si pures.

Je ne sais si notre ami a voulu faire un alexandrin de son deuxième vers. Dans ce cas, le compte n'y est pas, car nous trouvons onze pieds au lieu de douze. La faute n'est pas grave du tout ici, et si je la relève, c'est à l'intention d'autres poètes qui oublient ceci : lorsque la rime est féminine, la dernière syllabe ne compte pas : natu-re, qui représente trois pieds dans le corps du vers, n'en vaudra que deux à la fin.

Alain Sénéchal me demandait si une forme de verbe comme « brillent », « chantent », constitue bien une rime féminine, bien que se terminant par deux consonnes.

Oui, c'est l'oreille qui nous guide, et non l'œil. Ainsi « le président », « le couvent » donnent des rimes masculines ; les mêmes mots, employés comme verbes, fournissent des rimes féminines.

⁂

J'ai dû écarter de nombreux envois de dessinateurs parce qu'ils étaient au crayon. Je regrette en particulier de ne pouvoir vous soumettre un des croquis de Jean Ruelle, de Wasmuël, qui a obtenu un saisissant effet de relief tout en traçant des croix derrière son « Pot à eau ». Evidemment, il ne faut pas l'imiter servilement ; cela deviendrait ce qu'on appelle du procédé, mais je conseille à François Angeli, de La Ciotat, d'essayer de faire ainsi mieux ressortir l'objet représenté.

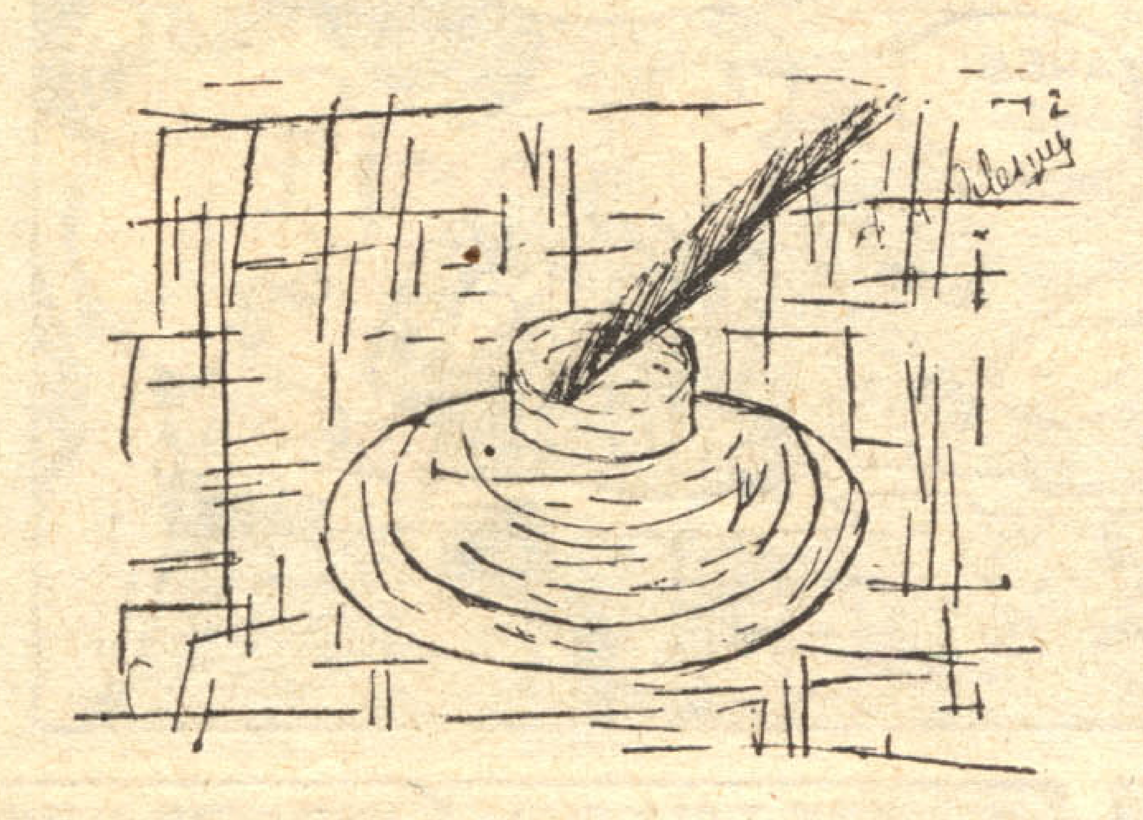
Déjà, son « Nécessaire de fumeur » est mis en évidence par une simple ligne horizontale ; le pot trancherait cependant avantageusement sur un léger grisé.

Anne-Marie Vilespy, de Toulouse, a cherché le même effet en exécutant « Mon encrier et la plume ». Ce n'est pas sa meilleure œuvre, par manque de contraste entre l'objet principal et le fond. A parler net, j'ai cru d'abord qu'il s'agissait d'un chapeau, à cause du trait trop grêle.

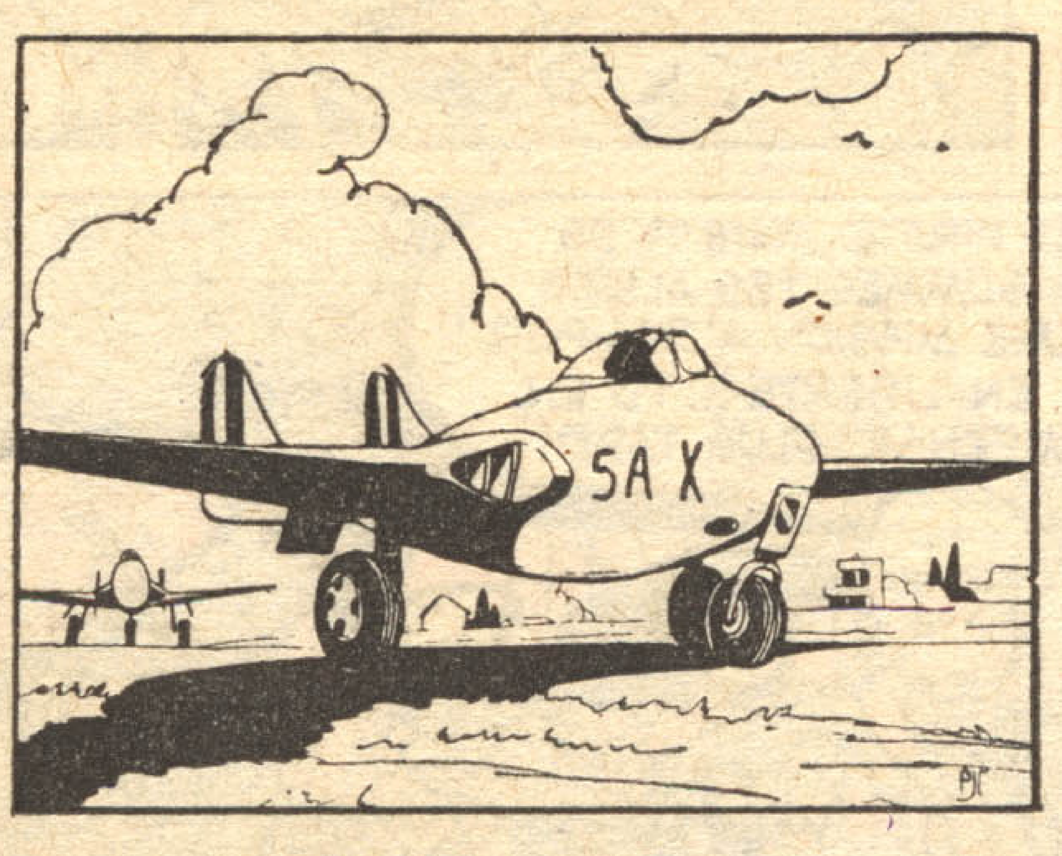
Serge Chirinsky, de Bizerte, s'obstine à travailler d'après des illustrations; son « Combat de boxe » en a de la raideur, et c'est fatal.

Suis donc mon conseil ; fais des croquis d'après nature, tu m'en diras des nouvelles.

Inspire-toi de l'essai de P. J. Coulon, de Dijon, qui a fait son dessin d'après nature, pour le recopier ensuite.



C'est net, franc, propre, un peu trop même, parce que l'impression s'est naturellement plus ou moins dissipée : l'appareil va décoller, nous dit l'auteur : on ne le sent pas, alors que, j'en suis sûr, il y avait du mouvement en puissance dans le croquis original. Il ne faut pas conclure qu'un essai négligé vaut mieux ! Il y a une juste mesure à observer, et vous y arriverez peu à peu.



En attendant, je souhaite que vous preniez tous plaisir à dessiner et à écrire, deux passe-temps fort agréables et utiles à la culture générale.

LE PLUMITIF.

Le Grand Meneur vous parle...

Les bons Timbres et les mauvais

Bien des amis me disent dans leur lettre :

— J'ai fait mes calculs à l'aide du dictionnaire de timbres et je sais que ma collection vaut maintenant plus d'un million. Je vais essayer de la vendre parce que je voudrais avoir de l'argent.

Malheureusement, ces amis vont au-devant d'une désillusion. Les cotes des dictionnaires de timbres sont fictives et indiquent seulement un ordre de grandeur. Il est rare qu'on puisse vendre ses timbres au prix indiqué par la cote. Surtout lorsqu'il s'agit de timbres récents.

En fait, il faut considérer ces cotes uniquement comme une indication proportionnelle de la valeur du timbre. Mais c'est seulement dans les bourses aux timbres et chez les techniciens qu'on pourra connaître la valeur marchande exacte des timbres.

Il y a d'ailleurs un autre facteur que mes jeunes amis négligent. Est-ce que leurs timbres sont vraiment bons ? Est-ce qu'ils ont vraiment de la valeur ? Un petit défaut peut diminuer la valeur d'un timbre dans de grandes proportions.

Mais quels sont ces défauts ?

Sans les énumérer tous, (il y en a trop), je vais cependant indiquer les plus importants.

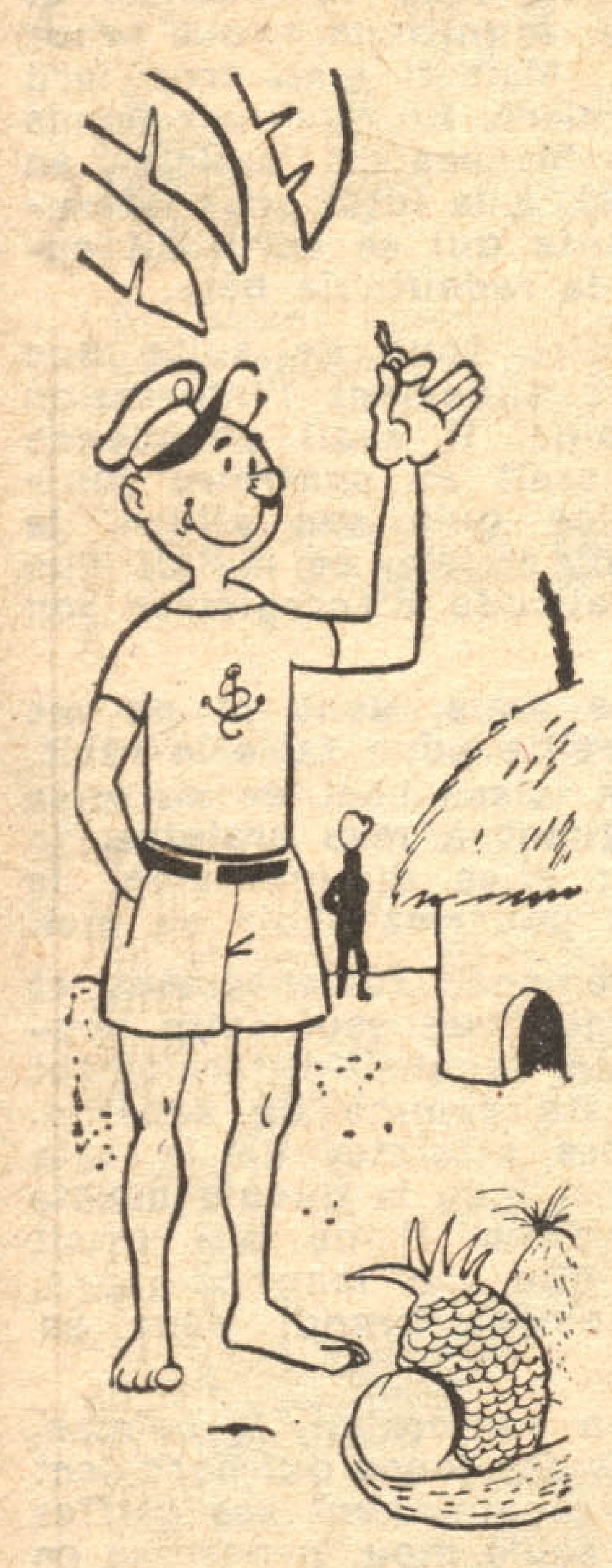
Un timbre doit avoir sa « denture » complète. Et bien souvent même les catalogues mentionnent le nombre de dents que chaque timbre doit posséder. Une dent sautée réduit parfois la valeur du timbre à zéro. C'est pourquoi il convient, le plus souvent possible, de se servir de pinces pour prendre les timbres et les coller. Une dent peut te rester dans la main lorsque tu manies tes timbres avec tes doigts.

La vignette doit être bien cadrée et l'impression bien faite, ni trop pâle, ni trop grasse, sans bavure. De même, le cachet de la poste ne doit pas avoir bavé et avoir gâché l'image du timbre. Voilà des choses que l'on oublie trop souvent.

Maintenant, regarde tes timbres par transparence, le revers tourné vers toi. Si tu remarques que ton timbre est plus transparent à certains endroits qu'à d'autres, c'est qu'il a été aminci par une négligence, et là encore sa valeur diminue. Il suffit qu'on l'ait arraché d'une enveloppe au lieu de le décoller soigneusement. Celui-ci n'est plus intact et il perd donc de sa valeur.

Je te dirai également que les timbres non oblitérés ont généralement plus de valeur, mais encore faut-il que la colle de leur revers soit intacte. C'est pourquoi les grands collectionneurs ne collent pas de petits papiers au verso de leurs timbres ; ils les enferment dans des enveloppes transparentes et collent cette enveloppe dans leur album. Excellent moyen pour garder le timbre absolument intact.

LE FURETEUR VOUS DIRA





UNE HISTOIRE DE CLEFS.

Je vous ai conté l'autre jour l'histoire d'un horloger avisé qui se faisait fort de remplir régulièrement les cales d'un caboteur de produits des îles rien qu'en offrant une montre à des chefs indigènes.

Vous aviez à trouver comment ce Jean s'y était pris. Ce n'était pas bien compliqué à imaginer : l'astucieux garçon avait tout bonnement gardé la clef, et les chefs, surpris de ne plus voir trotter les aiguilles et de ne plus entendre le tic tac du mouvement, étaient venus lui montrer la « petite bête morte ». Le blanc lui avait rendu la vie, de façon provisoire, et s'était ainsi assuré le respect des sauvages.

Ce qui m'a grandement plu, c'est de constater que plusieurs participants ont en outre tenté de répondre à une question délicate : « Le stratagème était-il honnête ? » **La Paimpolaise** conclut par l'affirmative : « Les indigènes ne sont pas volés, car ils ne faisaient rien des produits qu'ils apportaient à Jean, et celui-ci a rendu service aux gens civilisés en leur envoyant des marchandises. »

Pour **Valeureux Liégeois 37.183**, il faut distinguer : « Si Jean a passé toute sa vie à exploiter la crédulité des chefs, c'est un parasite et un paresseux. Il avait le devoir de leur apprendre à tirer mieux parti des richesses de leurs pays. »

Bartali II 75.312, de Paris, est plus rigoureux encore : « Jean risque de faire le malheur de ces braves Canaques. Avant lui, ils vivaient tranquillement. Tu penses bien qu'à la longue, d'autres blancs seront venus faire du commerce, et qu'ils auront conquis le pays. »

Corsaire de l'Air 67.905 fait aussi de sérieuses réserves : « Si Jean s'est contenté de réclamer aux chefs des produits à exporter, les chefs auront fait travailler dur leurs sujets, rien que pour satisfaire leur caprice. Jean avait donc le devoir de leur expliquer qu'ils devaient les payer. Lui-même, quand il aura eu de l'argent, aura été tenu de payer ce qu'il achetait. »

Bravo ! Voilà de beaux sentiments, qui prouvent que les A. d. S. n'approuvent pas les resquilleurs, les parasites, les tricheurs.

LE CONCOURS DE LA SEMAINE.

Comme noblesse oblige, vous chercherez donc personnellement les dix erreurs que Fantasio a commises en exécutant un nouveau dessin. Ce genre d'épreuve vous plaît, ai-je constaté ; seulement, certains amis ne réfléchissent pas assez, et surtout oublient ce qu'on appelle les conventions : par ex. : en présentant une horloge, l'artiste n'est pas tenu, s'il travaille à une échelle réduite, de rendre les chiffres visibles sur l'écran. On admet aussi que, montrant un calendrier, il se contente d'indiquer la date. L'autre fois, il y avait contradiction apparente entre « août » et le feu dans la cheminée, mais, à la rigueur, on peut faire une flambée dans l'âtre par un soir d'été un peu frisquet. Il va sans dire que nous n'avons pas enlevé de points aux lecteurs vivant sous un climat chaud, qui ignorent ces caprices du climat.

Allons, bonne chance à tous, et ne cherchez pas midi à quatorze heures.



LA FOUDRE, AUXILIAIRE D'HYGIENE.

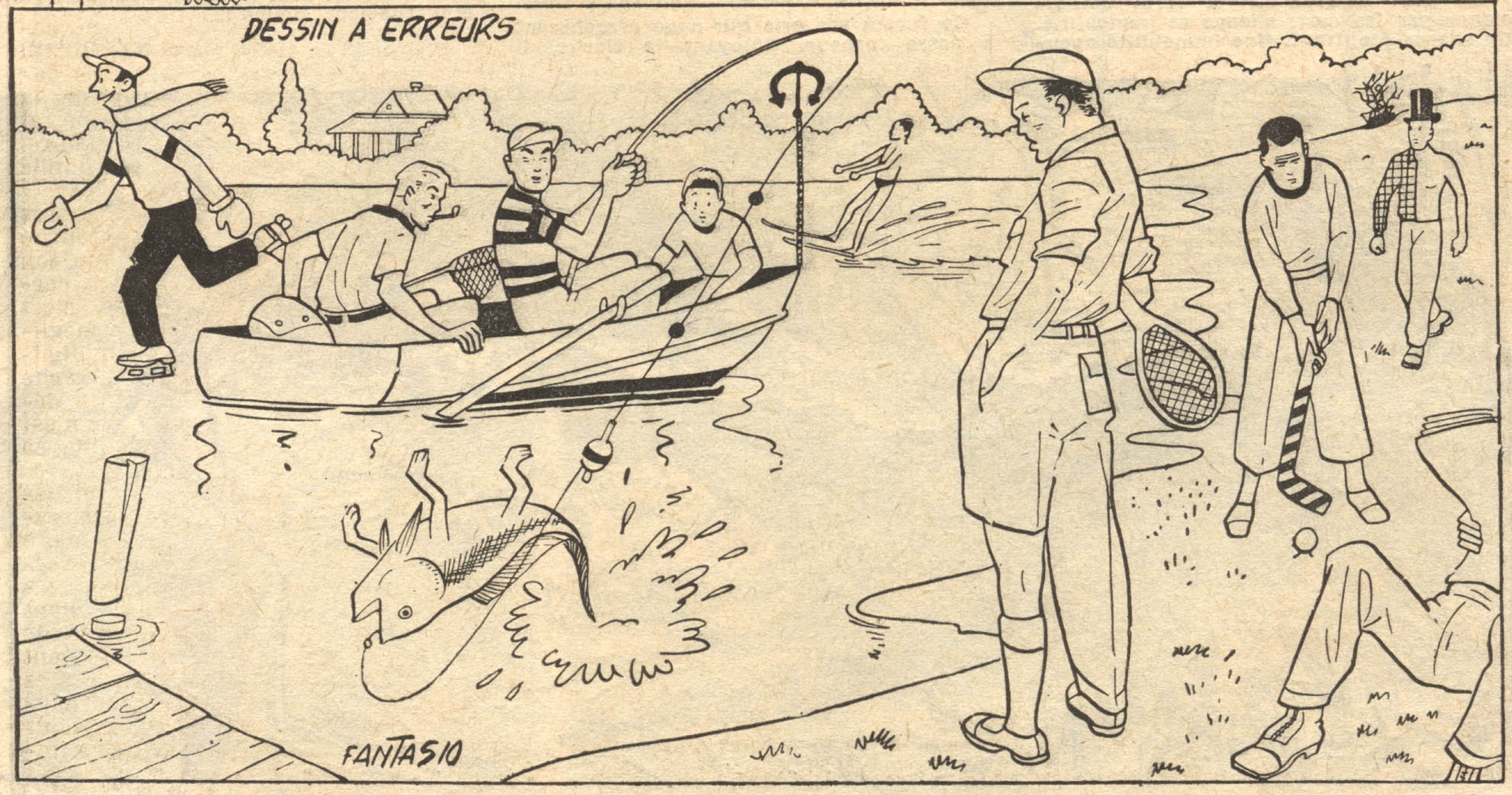
En suivant ce sage conseil, nous pourrons aisément dire à **Corloman** pourquoi on recommandait de ne pas sonner les cloches pendant un orage. Non, ce n'était pas à cause du déplacement d'air, mais parce que le sonneur se trouvait en danger d'être frappé par la foudre. En effet, celle-ci tombe de préférence à des points saillants, où l'électricité de nom contraire s'amasse pour se rapprocher du nuage orageux qui l'attire. Un clocher, par son élévation, devient donc un point plus exposé, et la masse métallique des cloches constitue un bon conducteur, particulièrement au temps où l'on ne connaissait pas la protection du paratonnerre.

Mon correspondant me demande aussi si la foudre est nuisible en tout point. Non, en électrisant l'oxygène de l'air, elle le modifie et le transforme en ozone, qui possède la propriété de détruire les exhalaisons les plus infectes. Donc, en produisant de l'ozone, la foudre assainit l'atmosphère.

Ce n'est pas une raison pour vous exposer à l'orage. Il est vrai que la saison s'en éloigne et que les longues soirées nous reviennent. Employons-les bien, à de bonnes lectures. Quand le printemps reviendra nous crierons alors avec plus d'entrain encore : **Spirou ami... partout... toujours !**

LE FURETEUR.





LE CAÏMAN

J'AVAIS chassé l'éléphant à Ceylan, le tigre dans l'Inde, le rhinocéros dans l'Oubangui, le lion au Sahara et l'ours dans les Rocheuses, mais je n'avais jamais fait connaissance avec le caïman de l'Amazone.

Brûlant du désir de parcourir l'Amérique du Sud, et convoitant d'inscrire à mon palmarès un trophée à mâchoires longues et dents aiguisées, je mis sur pied une petite équipe de peones, et, après avoir longé les monts Tumuc Humac, descendu jusqu'aux confins du Matto Grosso, après avoir traversé toute l'Amazonie, nous explorâmes la longue vallée de la Madeira, si fertile en contrastes.

Mon guide m'avait annoncé pour le lendemain, sinon la rencontre des alligators, du moins notre pénétration dans la région marécageuse où, le long des ruisseaux et confondus dans la vase chaude, avaient coutume de s'abriter les redoutables sauriens.

Le soleil était brûlant et dardait sur nos têtes ses rayons impitoyables. Nous avançâmes péniblement à travers les hautes herbes et, au fur et à mesure que nous progressions, nous devions veiller à ne point poser le pied sur ces masses fangeuses et à peine visibles où nous nous serions enlisés.

La périlleuse traversée exigea de longues heures de tâtonnements. Nous parvinmes enfin, après avoir laborieusement coupé un rideau de feuillages qui prétendait nous barrer le chemin, à l'intérieur de la jungle équatoriale. Quelques courtes étapes encore, et nous atteignîmes le point signalé par Manoas, mon guide brésilien.

D'innombrables colonnes de moustiques s'acharnèrent à nous labourer de leurs dards horripilants. J'avais les bras et les jambes nus et je souffris plus de leurs atteintes que de tous les maux endurés jusqu'ici.

Nul souffle d'air ne venait nous rafraîchir. Nous avions quitté la savane, et pour ma part je m'étais figuré que les luxuriantes frondaisons viendraient tamiser quelque peu une température diablement embrasée. Il n'en était rien, et je m'en aperçus vite. La chaleur continuait à être suffoquante, et elle était aggravée par les myriades de moustiques qui nous harcelaient sans répit et nous contraignaient à des mouvements vifs dont nos membres las se fussent bien passés.

On peut caractériser la forêt amazonienne par les mots silence et immobilité. Un silence étouffant. Une immobilité apeurante. Parfois, cependant, nous percevions le frôlement discret de quelque reptile ou le battement d'ailes de ces étranges toucans à gros becs qui, effarouchés, s'enfuyaient dans un fracas de tonnerre.

Jamais — et je l'écris sans honte, après toutes mes pérégrinations dans les diverses parties du monde — je ne m'étais senti aussi accablé par la fatigue et la chaleur. Ce n'est qu'à force de volonté que je parvenais à conserver mon équilibre, et mes paupières, lourdes comme du plomb, se fermaient malgré moi. Ce qui me procurait un semblant de consolation, c'est que mes peones n'offraient guère meilleure mine que la mienne. Seul Manoas paraissait ne se soucier de rien, si ce n'était la route à suivre, et il ouvrait la marche imperturbablement, signalant un danger par ici, un écueil à éviter par là. Tout bonnement, j'en venais presque à admirer cet homme.

Je devais l'admirer bien davantage le lendemain, après une nuit de repos que nous nous octroyâmes au sein d'une clairière qui, grâce à Dieu, nous permit de récupérer une partie de notre énergie mise à si rude épreuve.

⁂

Le lendemain, dis-je... Ah ! quelle journée fut celle-là !

Nous nous étions remis en route au lever du jour, et au bout de quelques heures d'un trajet aussi épuisant que celui de la veille, après avoir coupé à travers la sylve ténébreuse, nous arrivâmes en vue d'un affluent de la Madeira, où, à l'orée de la forêt, s'étendait une région plus marécageuse encore que celle avec laquelle nous avions pris contact précédemment.

C'était le « coin » indiqué par Manoas. Et un coin, précisa-t-il, où fourmillaient les caïmans.

Nous fîmes une halte et nous nous restaurâmes, cependant que nos yeux guettaient le gibier. Comme ce dernier ne se hâtait pas de manifester sa présence, nous délassâmes nos membres courbaturés et, malgré les moustiques revenus à l'attaque, malgré l'accablante chaleur et l'inévitable tension qui accompagne ces sortes d'expéditions, nous optâmes, mes peones et moi, pour une sieste réparatrice.

Manoas n'imita pas notre exemple. Carabine en bandoulière, coutelas à la ceinture, il partit, nous dit-il, en exploration.

Ce furent ses cris qui nous arrachèrent à notre torpeur. Côtoyant le fleuve, il venait de tomber nez à nez avec un saurien de belle taille, et de loin nous fûmes en mesure de distinguer le dos écaillé et les mâchoires aiguës.

Tels furent mon émoi et ma précipitation que j'en oubliai de me saisir de mes cartouches. Un fusil sans cartouches, et un chasseur sans munitions, vous vous rendez compte ?... Mais il était trop tard pour revenir en arrière. En quelques bonds je m'approchai de Manoas et j'assistai, en spectateur intéressé, à la lutte aussi étrange que bouleversante qui se déroulait entre mon guide et la redoutable bête.

Je dois vous dire tout de suite que Manoas ne donnait nullement l'impression d'avoir besoin d'aide. Il avait abandonné son fusil et paraissait au contraire jouir de la bataille. Rien qu'à son allure, je saisis que s'il avait appelé, ce n'était que pour me donner latitude d'enregistrer son exploit.

Un exploit, mes amis, dont je ne me ferai pas tirer l'oreille pour faire le récit. Un exploit qui me laissa béat de surprise et d'admiration. Quant à mes craintes, je préfère les taire ; elles diminueraient le prestige que vous pourriez avoir de moi.

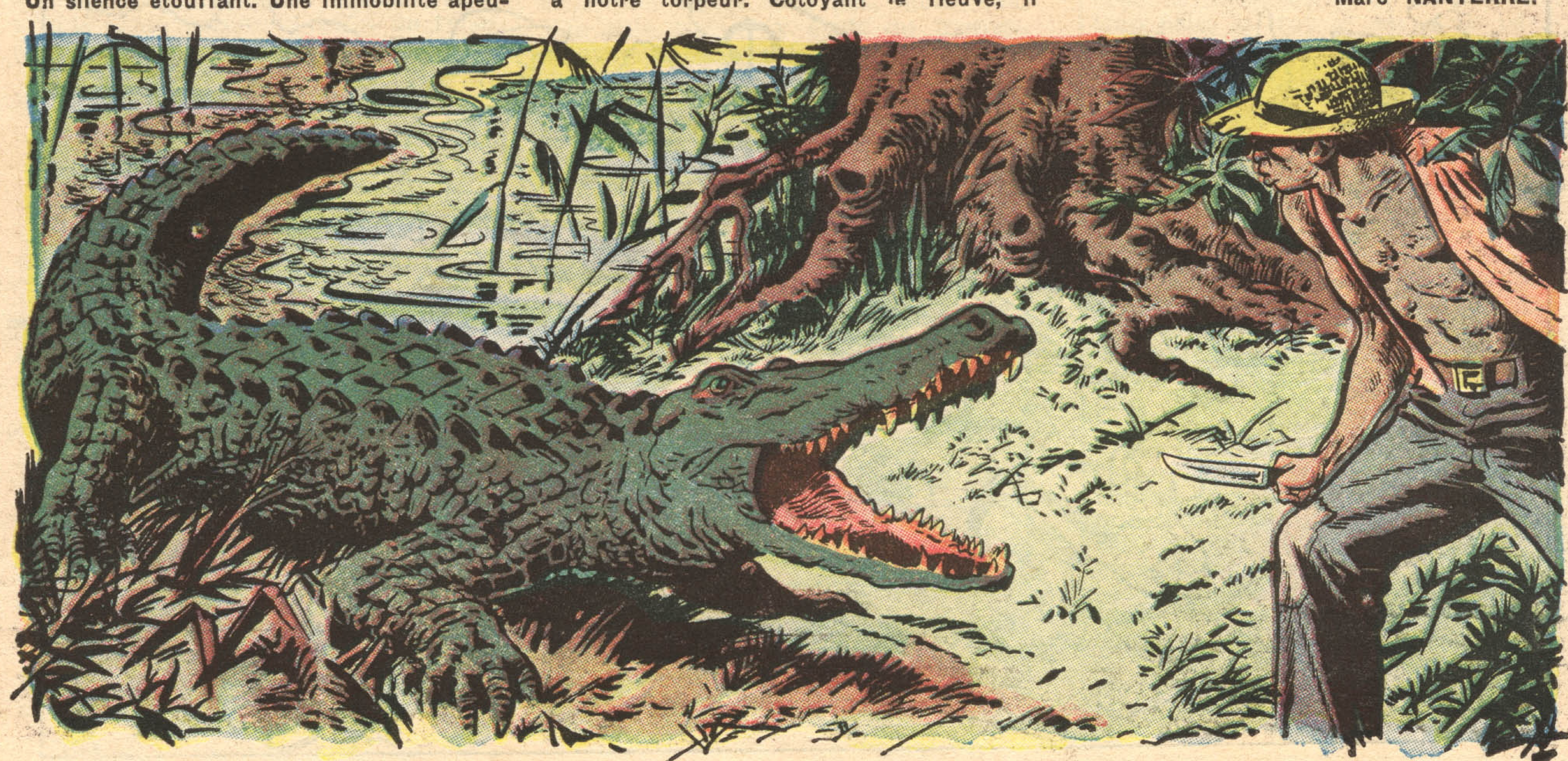
Le saurien se démenait furieusement, et sa lourde queue, dont un seul coup pouvait tuer un homme, fauchait littéralement l'air. Habile et leste comme un sapajou, Manoas déjouait les atteintes de la bête énorme, évitait aussi bien la gueule béante que la queue mortelle. Il ne lui restait pour toute arme que son long poignard, qu'il tenait fermement brandi dans sa main droite.

De contorsion en contorsion, le caïman, sortant entièrement des joncs qui bordaient la rive, enfonçant rageusement ses griffes puissantes dans le sable mou, progressa en direction de son audacieux ennemi, qui, inconcevablement, paraissait maintenant l'attendre.

Je me trouvais à trois mètres à peine et je vis distinctement les yeux rouges et la triple rangée de dents effilées. Gueule ouverte, prête à happer, le caïman ne fut plus qu'à cinquante centimètres de mon guide. C'est alors que celui-ci, plus rapide que l'éclair, agit. Avec une incroyable précision, son poignard plongea en plein milieu de la gorge du saurien, et lorsque sous mes yeux effarés il retira son bras nu, le poignard était demeuré fiché dans la gueule affreuse du monstre, dont les mâchoires, horriblement tendues, ne pouvaient plus se joindre.

Ce fut tout. Les peones, accourus sur mes talons, dardèrent de coups de lance les flancs du caïman, qui, en longs soubresauts, finit par expirer. Quant à moi je demeurai statufié. J'avais réalisé, en cette minute, toute la vanité des chasses « à l'européenne » et toute la vanité qui était mienne. Il est probable que si je n'avais eu crainte du ridicule, j'aurais mis chapeau bas devant mes indigènes. Manoas ne triomphait pas. L'action, pour lui, avait été tellement simple !...

Marc NANTERRE.





En allant chercher de l'eau, Larsen pense avoir rencontré un fantôme et revient précipitamment sans eau...

AU FOND DES TÉNÈBRES





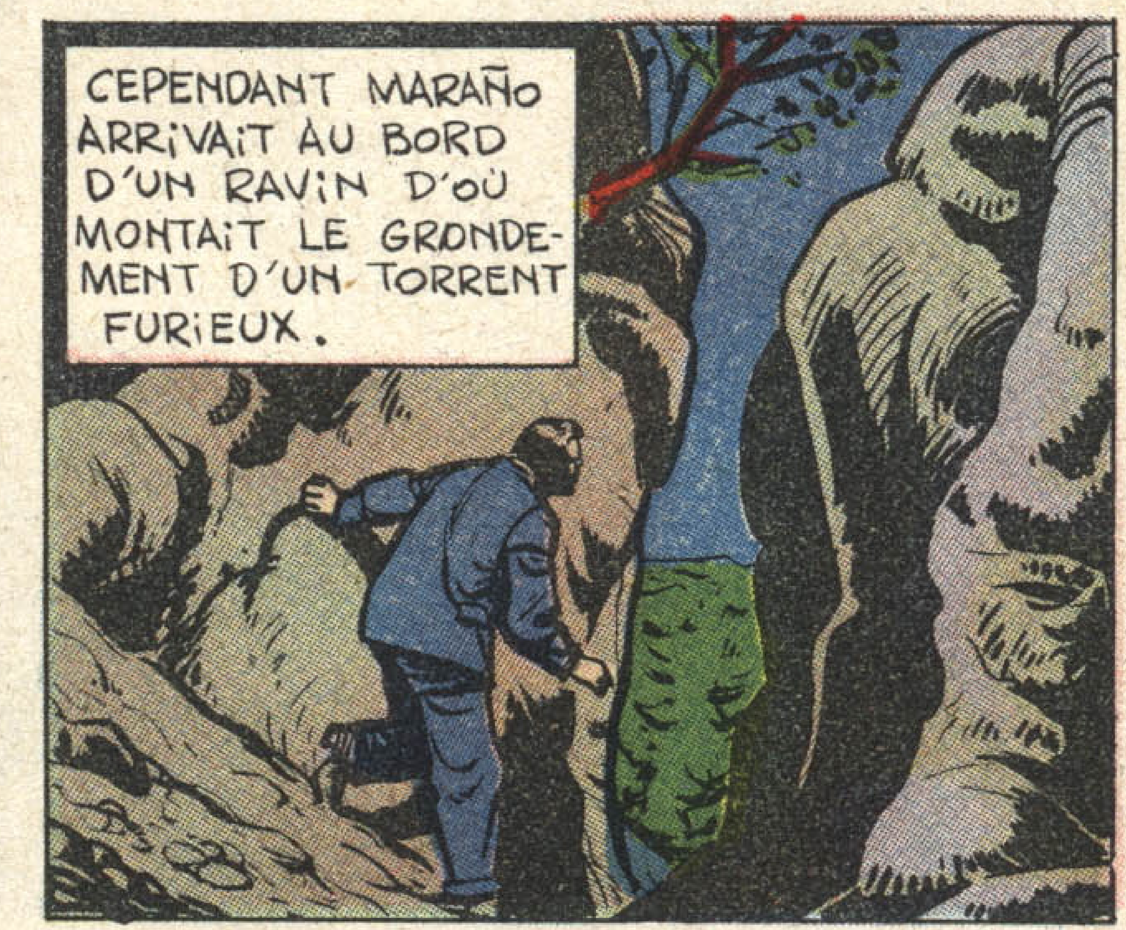






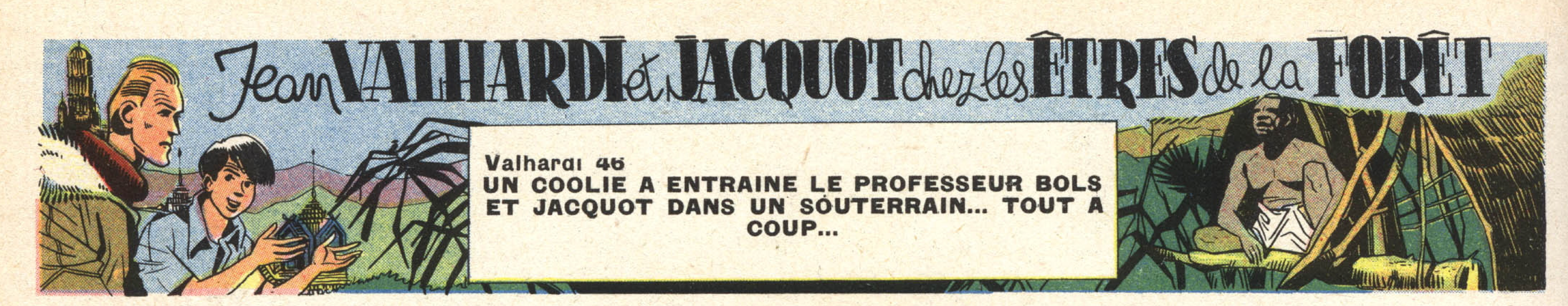










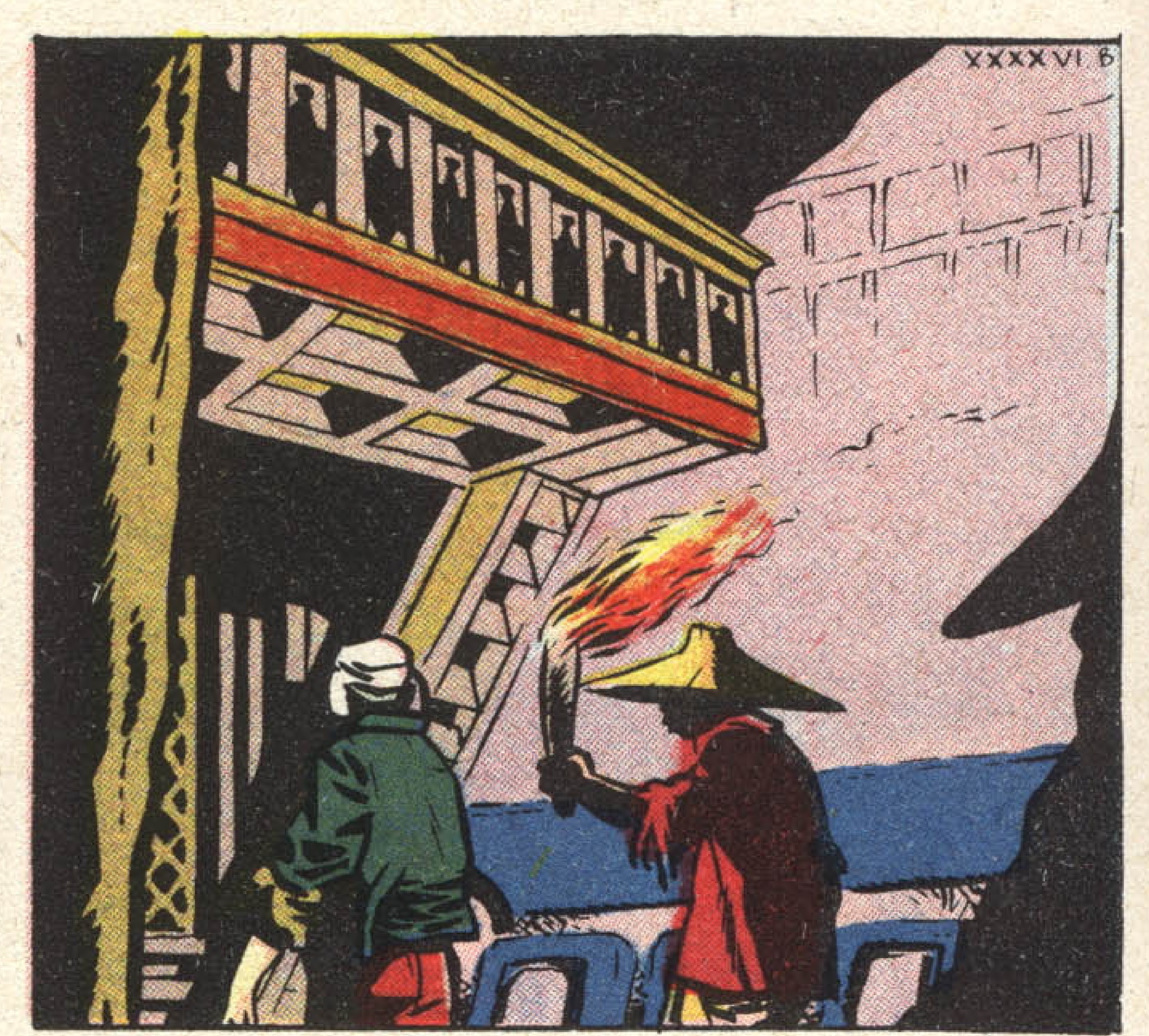

Jean VALHARDI et JACQUOT chez les ÊTRES de la FORÊT
Valhardi 46
UN COOLIE A ENTRAINE LE PROFESSEUR BOLS ET JACQUOT DANS UN SOUTERRAIN... TOUT A COUP...

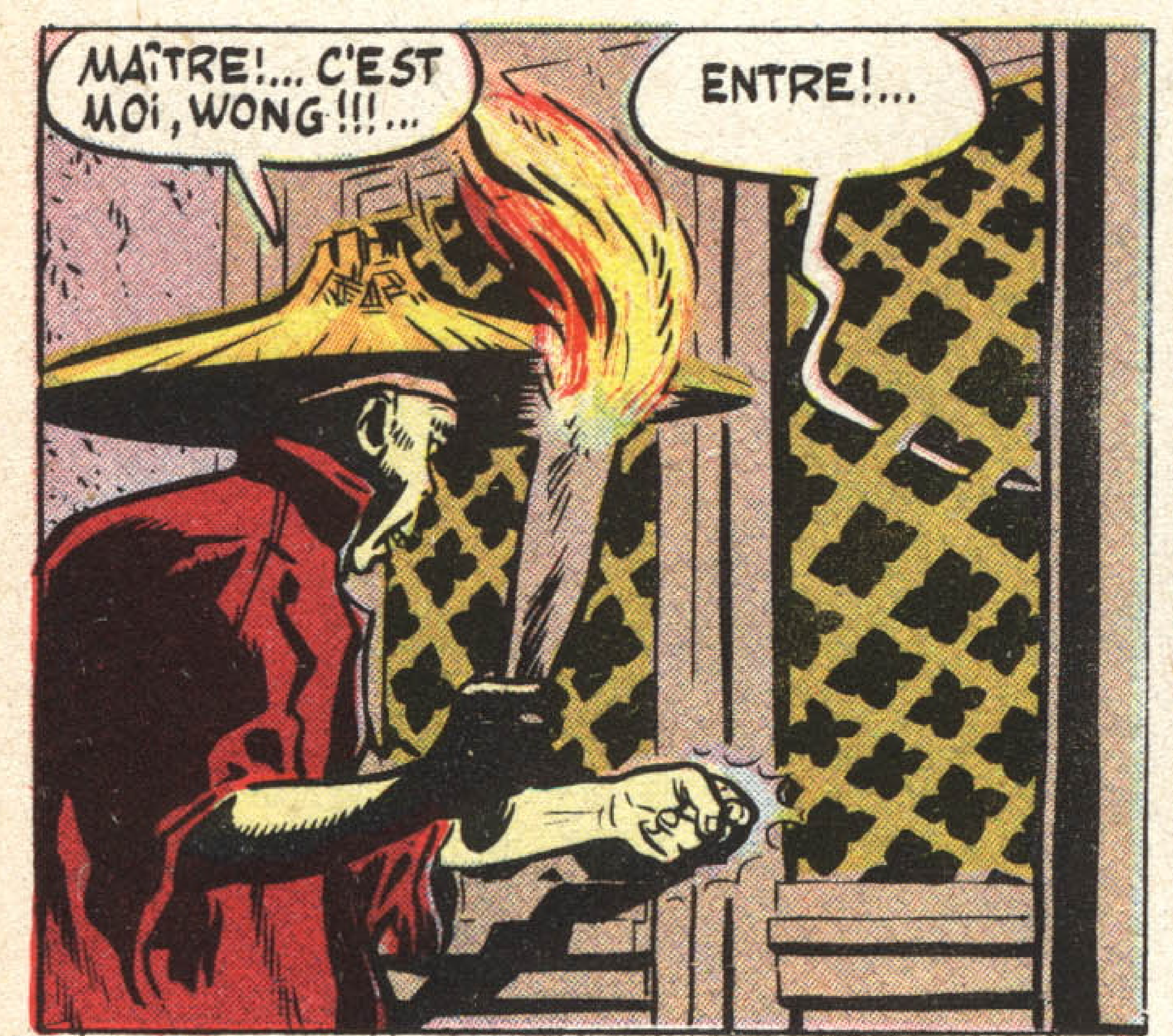

HEIN ?!... QU... QUOI ?!!?
AU SEC...
XXXXVI A

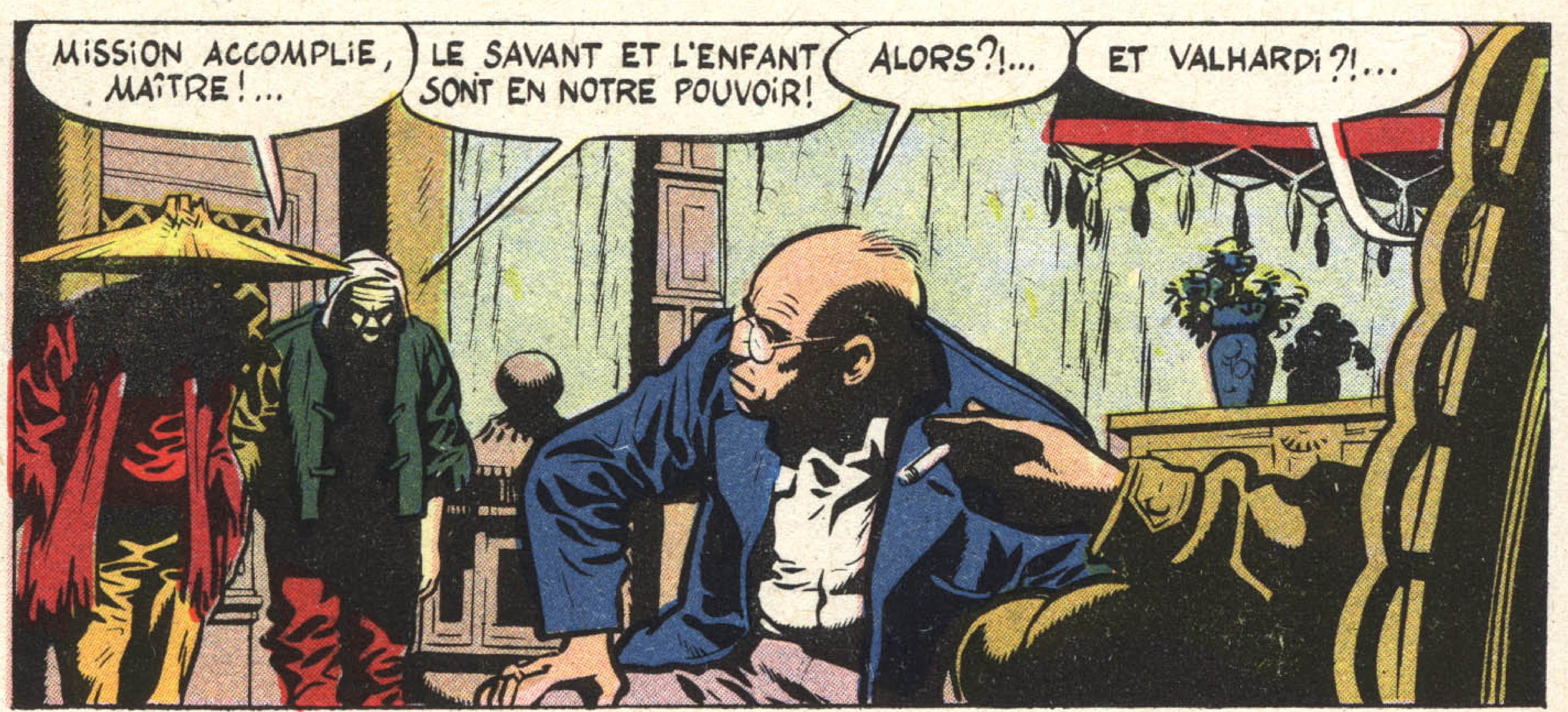

AOUH!

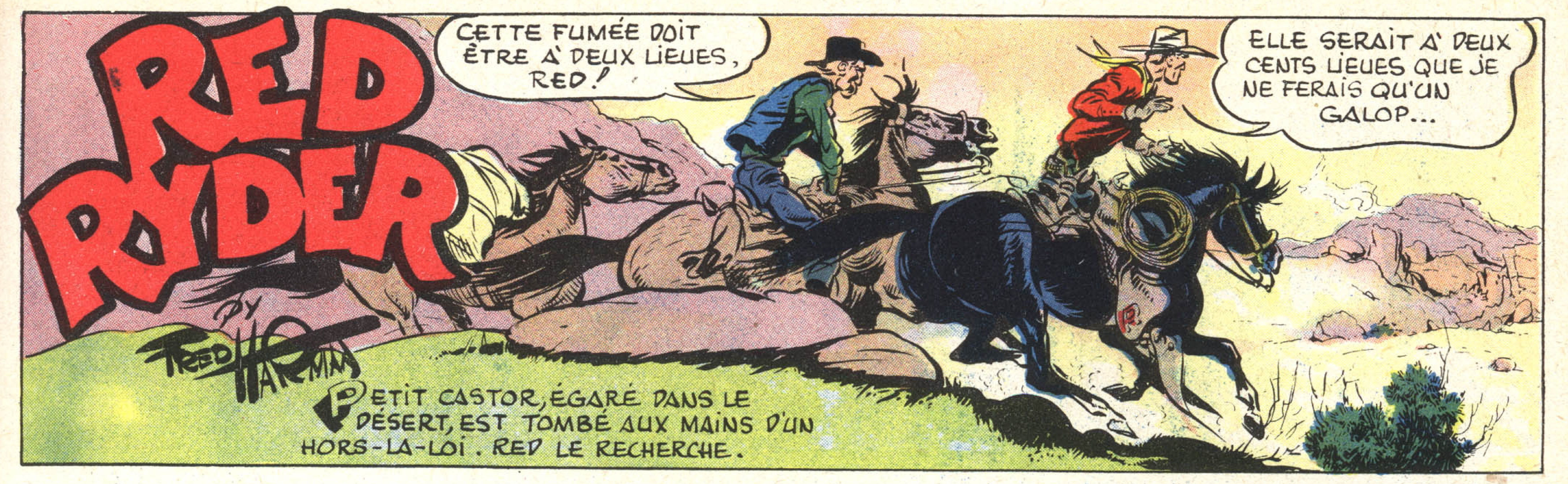

MMM... JOLI TRAVAIL !...


PORTEZ-LES DANS LA CELLULE PRÉPARÉE!...
ALLONS RENDRE COMPTE AU CHEF!...

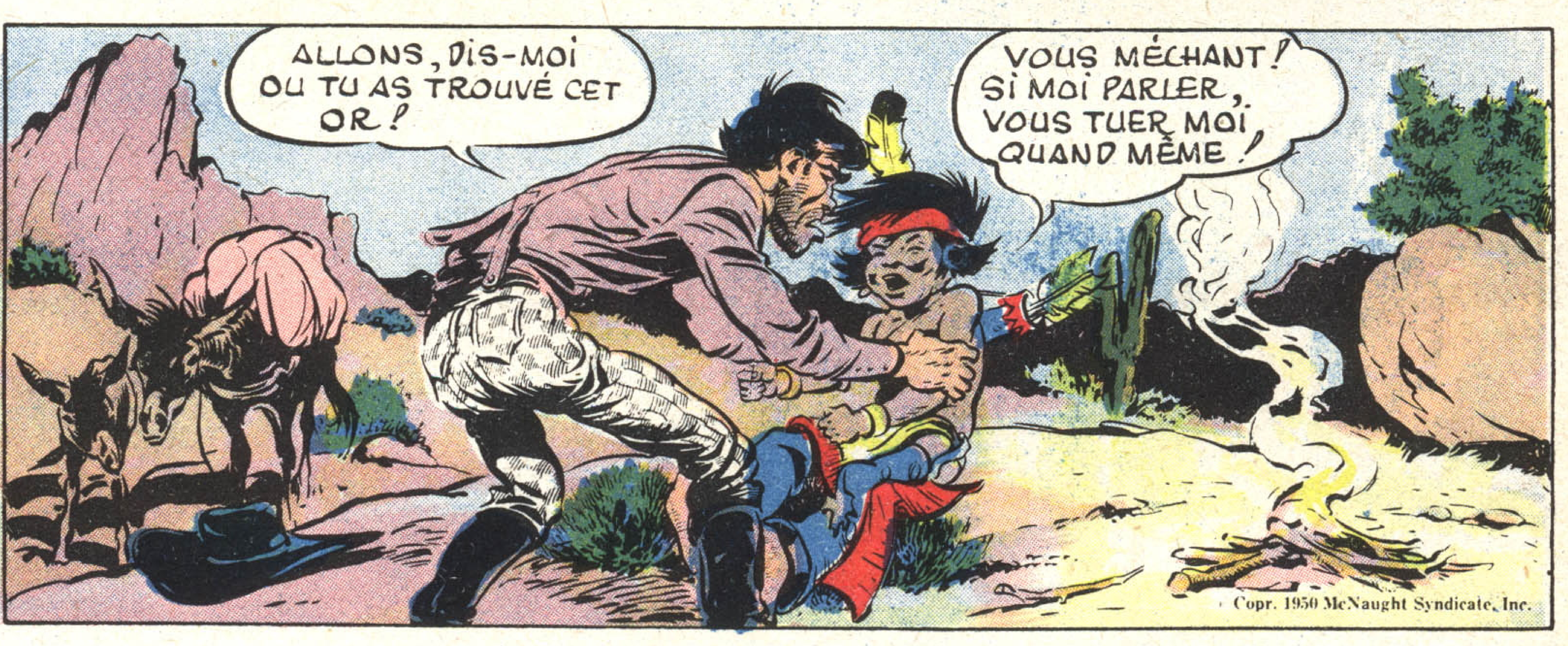

XXXXVI B


MAÎTRE!... C'EST MOI, WONG !!!...
ENTRE!...

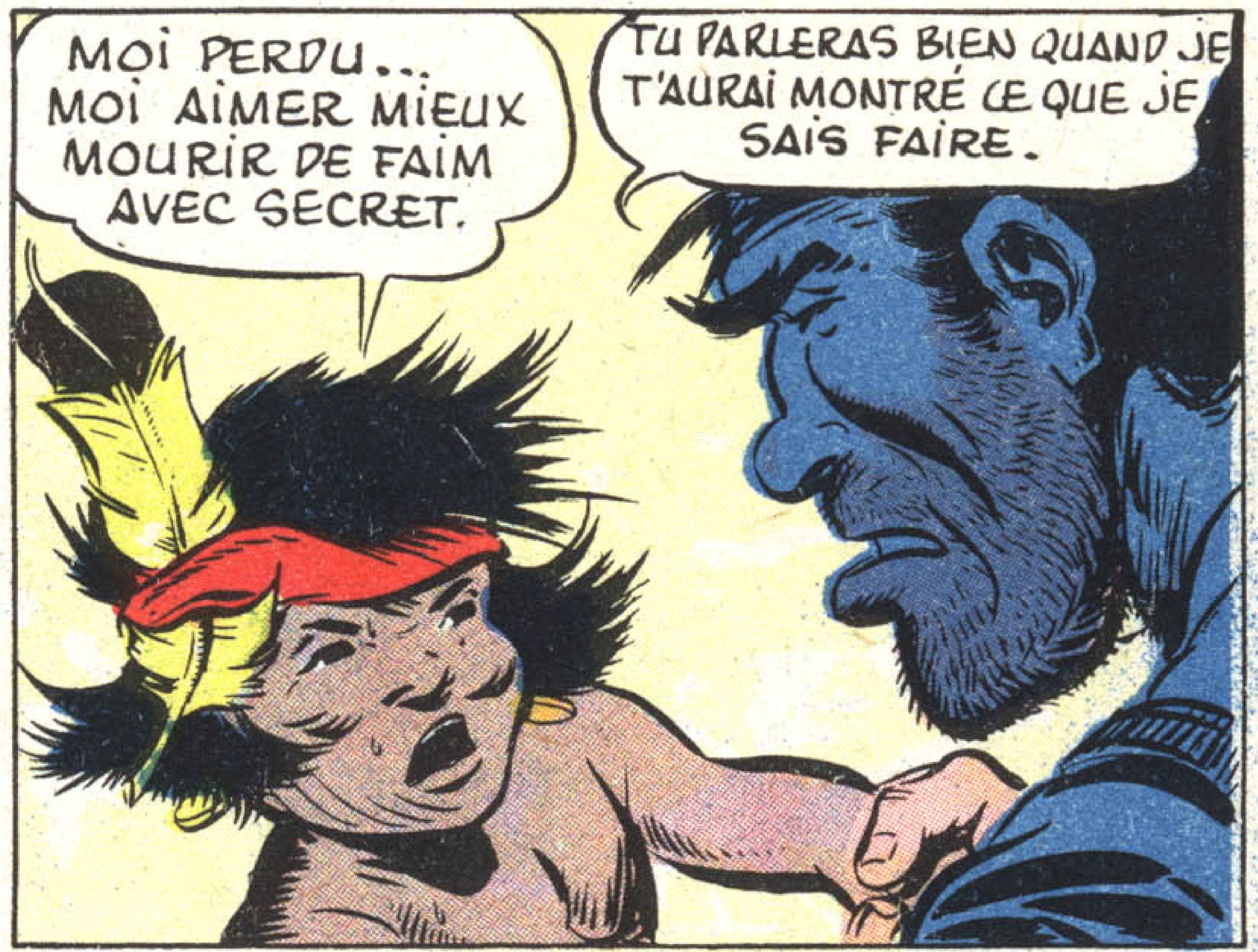

MISSION ACCOMPLIE, MAÎTRE ! ...
LE SAVANT ET L'ENFANT SONT EN NOTRE POUVOIR!
ALORS ?!...
ET VALHARDI ?!...



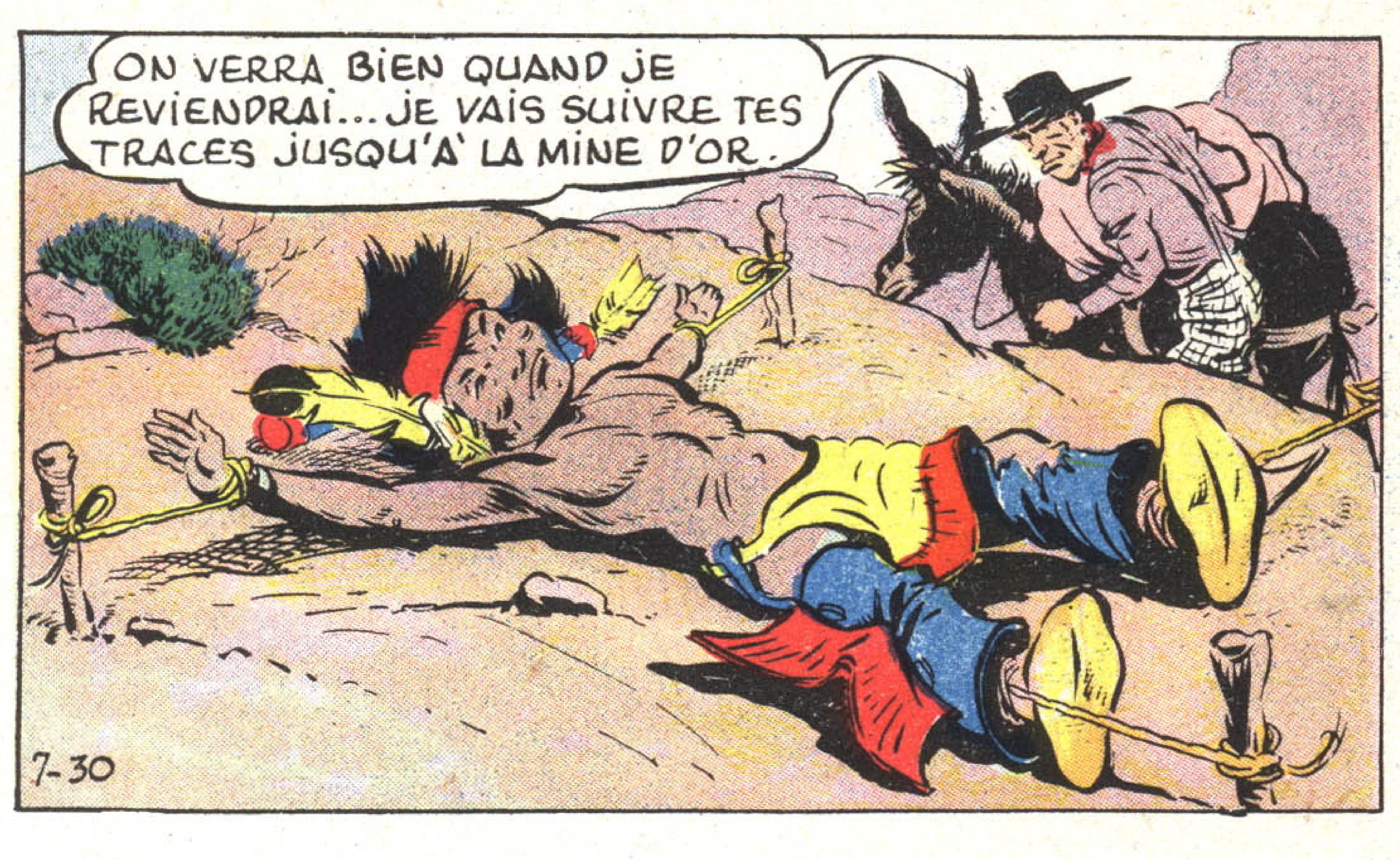


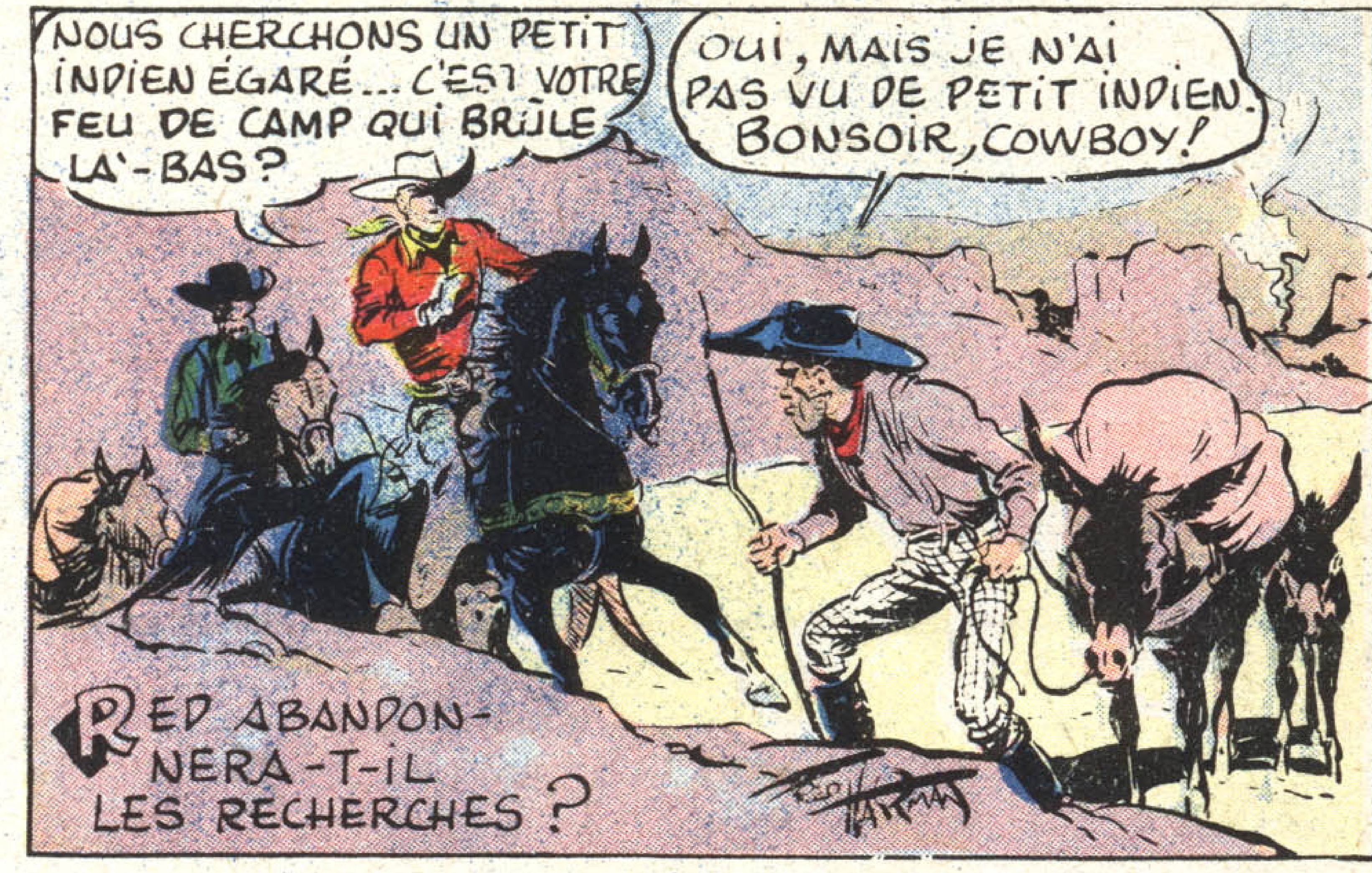












D'OU VIENT CETTE EXPRESSION ?

LE CHIEN DE JEAN DE NIVELLE

On évoque bien souvent « le chien de Jean de Nivelle, qui s'enfuit quand on l'appelle ».

Jean de Nivelle était un seigneur qui vivait au temps de Louis XI. Et le chien, c'était lui-même — et non pas quelque bête indocile.

Il faut comprendre : « C'est CE chien de Jean de Nivelle... » exactement comme on dirait : « C'est cette canaille de Jean de Nivelle... »

Jean de Nivelle, sommé par son père de quitter la Flandre où il séjournait, pour rallier les troupes du roi, refusa tout net de se déranger.

Et son père, furieux, le déshérita en le traitant publiquement de « chien » — ce qui était une injure fort répandue au moyen âge.

Aujourd'hui, nous disons « canaille », qui a la même origine : la canaille, c'est la « chiennaille »...

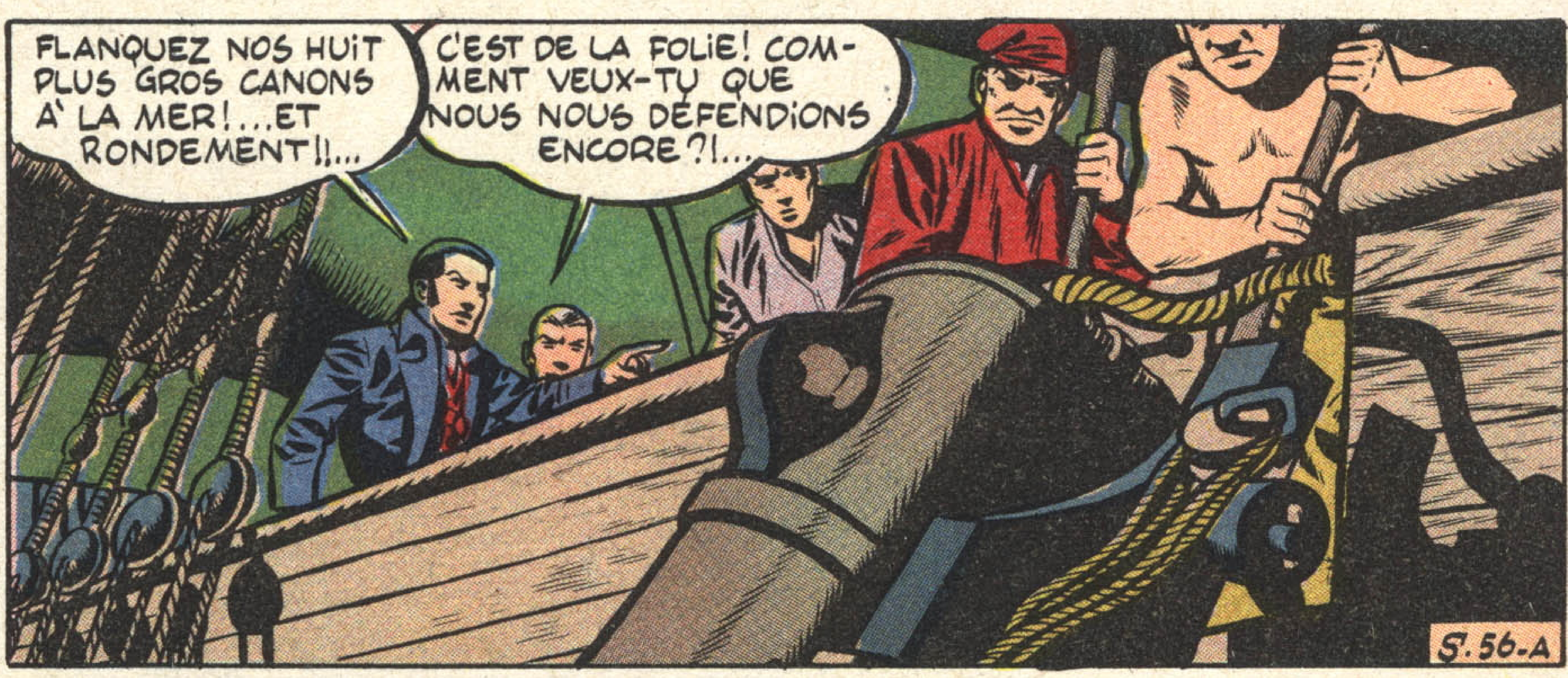


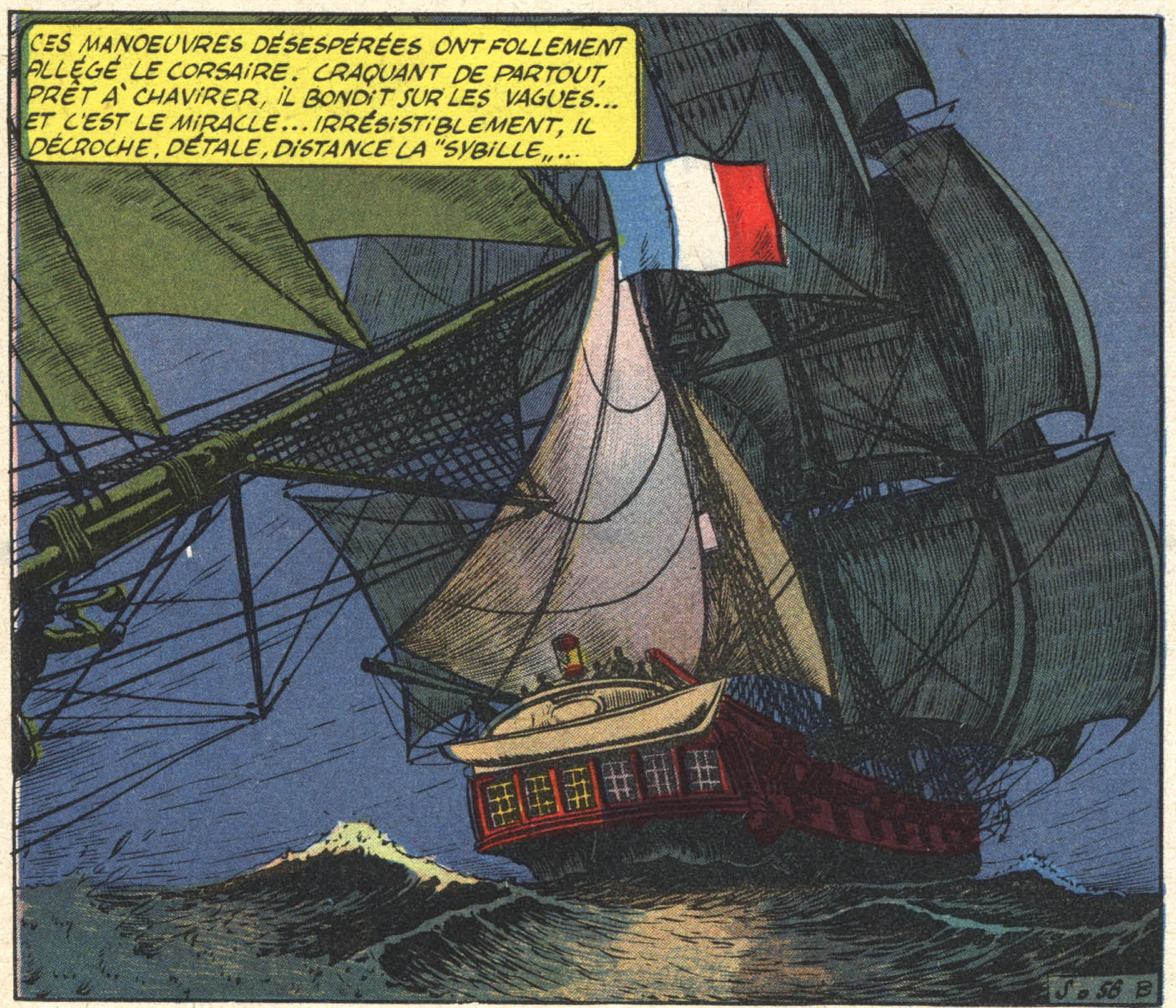














Les manœuvres, commandées par Surcouf, n'étaient exécutées qu'à bout de ressources, car elles faisaient courir un réel danger au navire. On allégeait le navire au maximum, précipitant par-dessus bord tous les apparaux et tout le fret inutiles — voire les canons !... — pour gagner du poids. C'était ensuite le tour du lest, dont on ne gardait que le strict nécessaire à l'équilibrage du vaisseau. Enfin, on décoinçait l'emplanture des mâts, de façon à leur donner plus d'élasticité et une meilleure inclinaison au vent. Ceci ne se réalisait qu'aux dépens de leur solidité, et la moindre rafale suffisait alors à les briser. Ainsi allégé, un vaisseau gagnait pas mal de vitesse, mais perdait énormément de sa stabilité, d'où un risque très grand de chavirer au moindre coup de tabac...

Imprimé en Belgique aux Editions J. DUPUIS, Fils & Cie, Marcinelle.